SKRZYDLATA POLSKA

NR 10 (713) ● 7. III. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA ZŁ 2

W numerze:

ZOSTAŃ OFICEREM LOTNICTWA Warunki przyjęć

LOTNICZA PŁEĆ PIĘKNA

NOWE PROJEKTY WIELKICH RAKIET

Czołowa pieśniarka polska, Sława Przybylska, chętnie korzysta z samolotów w swych licznych podróżach zagranicznych. Na zdjęciu: Pani Sława w Nowym Jorku, przed lotem do Warszawy przez Londyn, po zakończonym tournee artystycznym. Foto: BOAC

● QUO VADIS SPORT BALONOWY?

● SAMOLOT AMATORSKI Z 1938 R.

ECHA

Czekamy na sport śmigłowcowy

POLSKA należy do nielicznych krajów w Europie produkujących i eksportujących śmigłowce, co stanowi oczywistą dumę polskiego przemysłu lotniczego. Aparaty tego typu weszły też już od dość dawna do naszego współczesnego życia lotniczego. Śmigłowce, czy jak kto woli — helikoptery, nie są wprawdzie jeszcze u nas w tak powszechnym użyciu w lotnictwie (poza wojskiem, rzecz jasna) jak by należało się tego spodziewać, niemniej jednak ich użyteczność zaczyna znajdować coraz więcej zwolenników w kraju. Trzeba się więc liczyć z tym, że za przykładem lotnictwa sanitarnego pójdą inni, a przede wszystkim Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych APRL, który — należy się tego chyba spodziewać — zafunduje sobie w najbliższej przyszłości również śmigłowiec.

Funkcjonalna użyteczność wiropłatów, zwłaszcza w gospodarce, jest tak różnorodna i reprezentuje tyle zalet (chociaż nie znaczy to wcale, iż nie ma wad, na przykład jeszcze zbyt wysokie koszty eksploatacji), że trudno sobie wprost wyobrazić, aby ten rodzaj transportu nie znalazł uznania u władz, nie był wykorzystany w nowoczesnej gospodarce państwa. Sądzić więc należy, iż coraz więcej śmigłowców z cywilnymi znakami rejestracyjnymi latać będzie pod polskim niebem, z pożytkiem nie tylko dla służby zdrowia i ratownictwa, ale także dla rolnictwa, leśnictwa, budownictwa, produkcji przemysłowej czy organów bezpieczeństwa publicznego — milicji.

Jest jednak drugi aspekt użyteczności śmigłowców — sportowy. Tak się jakoś składa, że problemy sportu śmigłowcowego podnoszone u nas od paru lat przez dość liczne grono pilotów, właśnie śmigłowcowych, nie znajdują większego zainteresowania i odzewu u tzw. czynników kompetentnych, a ściślej w Aeroklubie PRL. Wiadomo natomiast, że ta nowa dziedzina sportu lotniczego rozwija się za granicą dość żywo, szczególnie w Związku Radzieckim, który ma już niemały dorobek. Rokrocznie rozgrywane są tam zawody śmigłowcowe z udziałem czołowych pilotów wojskowych i cywilnych, na które zapraszano — poprzez APRL — również polskich pilotów śmigłowcowych, bądź to w charakterze obserwatorów czy też zawodników. Niestety — nie wykorzystano tej szansy, tłumacząc się brakiem sekcji śmigłowcowych i pilotów tego rodzaju w aeroklubach.

No i sprawa poszła w zapomnienie. Zdajemy sobie doskonale sprawę z tego, że APRL wraz ze swymi aeroklubami, mając od lat kłopoty ze sprzętem samolotowym, nie będą miały na pewno przez długie jeszcze lata śmigłowców, podobnie jak i wiele innych, bogatszych od nas aeroklubów narodowych. Czy znaczy to jednak, aby Aeroklub PRL — jako naczelna władza sportu lotniczego w Polsce — musiał odżegnywać się od sportu śmigłowcowego? Na pewno — nie! Uważam, że winien zająć się tą sprawą jak najszybciej. Nie ma w klubach wprawdzie sprzętu tego typu, ale za to są piloci (grupa dość pokaźna), przynajmniej w Warszawie i Świdniku. Można w aeroklubach tych miast utworzyć chyba sekcję śmigłowcową?! Byłoby również nieźle powołać przy Zarządzie Głównym APRL, wzorem innych komisji, także Komisję Śmigłowcową, a nawet desygnować jej przedstawiciela do analogicznej komisji w FAI. Zresztą, niech zajmie się tym właśnie owa, proponowana przeze mnie komisja. Potrzebne jest tu na pewno jeszcze jakieś szersze współdziałanie APRL-u z przemysłem, który — być może — mógłby pokryć pewne koszty związane ze sportem śmigłowcowym.

Tak czy owak, zachęcam znowu do postawienia tej sprawy na szerszym forum, zwłaszcza, iż jest to jeden z postulowanych wniosków VII Krajowego Zjazdu APRL. Ale tym razem sprawę należy chyba postawić bardziej po męsku.

Ikarus

P. S. Już po napisaniu powyższego dowiedziałem się, że w Aeroklubie Robotniczym w Świdniku rozpoczął się 6-cio tygodniowy kurs teoretyczny dla pilotów śmigłowcowych, pierwszy tego rodzaju w naszym lotnictwie sportowym. Uczęszcza na niego 15 kandydatów, którzy — o ile aeroklub otrzyma przydział śmigłowca — odbędą praktyczne szkolenie. Chodzą też słuchy, że w Świdniku noszą się z zamiarem zorganizowania zawodów śmigłowcowych. Coś się więc już zaczęło. Trzeba teraz tylko energicznie dalej działać.

IKARUS

Z AEROKLUBU PRL

LOTNICZY OBÓZ ZMS - OWCÓW

W bieżącym roku Aeroklub Radomski wspólnie ze Związkiem Młodzieży Socjalistycznej organizuje obóz lotniczy na lotnisku w Piastowie. Obóz obejmie młodzież Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I i II stopnia.

WIECZOREK LOTNICZY W TARNOBRZEGU

W Klubie „Tapima" w Tarnobrzegu odbył się w dniu 7 lutego br. wieczorek lotniczy zorganizowany staraniem Aeroklubu Stalowowolskiego.

„Z LOTNICTWEM NA TY"

Aeroklub Szczeciński zorganizował konkurs wiedzy o lotnictwie pt. „Z lotnictwem na ty". Konkurs rozgrywany był w Pałacu Młodzieży w Szczecinie, w dniach od 27 stycznia do 17 lutego br.

FOTOGRAFICY W KOŁACH LOTNICZYCH

Sekcja Kół Lotniczych Aeroklubu Krakowskiego przejawia zawsze dużą aktywność. Działa przy niej między innymi sekcja fotograficzna, która zamierza zorganizować wystawę prac swoich członków.

UDZIAŁ POLSKI W PRACACH FAI

W lutym przebywał w Paryżu Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz. Uczestniczył on w posiedzeniach szeregu komisji specjalistycznych FAI, jak Komisji Wychowania Lotniczego, Akrobacji Lotniczej, Komisji Spadochronowej oraz w posiedzeniu Biura FAI.

WIZYTA DELEGACJI AEROKLUBU NRD

W Polsce przebywała z wizytą delegacja Aeroklubu NRD. Wizyta sześcioosobowej delegacji przewidziana była porozumieniem podpisanym przez Aeroklub NRD i APRL. Goście nasi, których interesowały sprawy organizacji zabezpieczenia technicznego lotów, zwiedzili ośrodki lotnicze w Krośnie, Bielsku-Białej, Krakowie, Katowicach i Warszawie.

(z)

„AIR INDIA"

Z inicjatywy Klubu Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich — 24 lutego br. odbyła się w Domu Dziennikarza konferencja prasowa zorganizowana przez warszawskie przedstawicielstwo Indyjskich Linii Lotniczych „AIR INDIA". W konferencji wziął udział przebywający w Polsce dyrektor „AIR INDIA" na wschodnią Europę p. K. K. Menon.

„AIR INDIA" i PLL „LOT" łączą wzajemne dobre stosunki i kontakty handlowe. W dn. 1 marca br. do Bombaju udała się delegacja PLL „LOT" w osobach dyrektora naczelnego inż. Zwierzyńskiego i dyrektora handlowego inż. Słabego, którym towarzyszył przedstawiciel „AIR INDIA" w Polsce p. Rochowicz. Tematem prowadzonych w Bombaju rozmów jest rozwiniecie dalszej współpracy między obydwoma przedsiębiorstwami.

Perspektywy tej współpracy są bardzo obiecujące. Cztery razy w tygodniu nad Polską przelatują maszyny „AIR INDIA" kursujące na trasie Moskwa-Londyn i z powrotem. Istnieja możliwości międzylądowania w Warszawie, co ściśle wiąże się z planami rozbudowy lotniska na Okęciu. W przyszłości też „AIR INDIA" jako jedyny przewoźnik powietrzny mógłby uruchomić bezpośrednie połaczenie lotnicze pomiędzy Warszawą (a tym samym Środkową Europą) a Nowym Jorkiem. Z uwagi na spory ruch na tej trasie wycieczek polonijnych sprawa wygląda bardzo interesująco dla obu stron. Także PLL „LOT" mają w planach uruchomienie komunikacji lotniczej na Bliski Wschód — właśnie przy współudziale „AIR INDIA".

T. S.

Całoroczne zawody spadochronowe zakończone

Zwycięzcą VII Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski", rozegrany w 1964 r. został skoczek Aeroklubu Wrocławskiego Wojciech SOLEŻYŃSKI, który uzyskał łącznie 421,95 pkt. Drugie miejsce wywalczył Janusz Wadlewski z Łodzi (352,6 pkt.). Trzecia lokatę zdobył Roman Wojak z Torunia (345 pkt). Na czwartym miejscu uplasował się Sylwester Jakubowski z Inowrocławia (341,85 pkt), a na piątym Jerzy Dudek z Krosna (340,55 pkt).

W jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika zamieścimy pełną listę zawodników oraz omówienie tej imprezy (m).

W SKRÓCIE

✱ **DOSKONAŁYMI** wynikami pracy może się pochwalić modelarnia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, mimo braku odpowiedniego lokalu. Pracę w modelarni prowadzi instr. A. Buliński. Jego wychowankowie budują w ciasnej salce — baraku modele od najprostszych, poprzez coraz bardziej złożone aż do „poduszkowców". Wielkim zainteresowaniem cieszą się również rakiety. Chętni do pracy w modelarni mogą się zgłaszać codziennie w godz. 16-18 w baraku za kinem „Lot", gdzie mieści się modelarnia.

✱

✱ **W FABRYCE** Samochodów Ciężarowych w Lublinie odbyło się spotkanie przedstawicieli OSL im. Janka Krasickiego w Dęblinie z przedstawicielami FSC i Aeroklubu Lubelskiego. Temat spotkania dotyczył współpracy FSC i szkoły dęblińskiej w organizowaniu imprez.

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

NAJLEPSZĄ zachętą dla turystów do korzystania z połączeń lotniczych jest obniżka taryf. Na wniosek Polskich Linii Lotniczych „LOT" oraz innych towarzystw lotniczych obsługujących Warszawę postanowiono wprowadzić znaczne zniżki dla uczestników wycieczek lotniczych z krajów zachodnioeuropejskich do Polski. Zniżki te udzielane są biurom podróży, które wykorzystują je celem obniżenia ryczałtowej ceny wycieczki obejmującej zarówno podróż lotniczą do Polski jak i inne świadczenia turystyczne w naszym kraju. Zniżki przysługują grupom wycieczkowym i indywidualnym turystom.

W ubiegłych latach biura podróży nie mogły ogłaszać wycieczek lotniczych do Polski w cenie niższej niż wynosi 110 procent normalnej taryfy na danej trasie. Przykładowo z Paryża do Warszawy nie można było organizować wycieczki w cenie poniżej 204,50 dolara (185,90 dol. normalna taryfa plus 10 procent).

Dzięki obniżce kosztów podróży lotniczej powstała możliwość organizowania tanich wycieczek samolotowych do Polski. Bardzo często brytyjski, francuski czy belgijski turysta zapłaci mniej za udział w dwutygodniowej wycieczce do Polski (wraz z podróżą lotniczą) niż wynosi sama cena normalnego biletu lotniczego.

Warto dodać, że zniżki te obowiązują nie tylko z krajów zachodnich do Polski, ale także z Warszawy do wyżej wymienionych portów lotniczych.

* * *

Z inicjatywy PLL „LOT" krajowe biura podróży zorganizowały po raz pierwszy kilka wycieczek lotniczych do stolic krajów demokracji ludowej w sezonie zimowym 1959/60 Turyści podróżowali samolotami regularnej komunikacji „LOT-u" oraz jego partnerów obsługujących Warszawę. Szybko przyjęła się ta forma turystyki i z roku na rok wzrasta liczba uczestników tych wycieczek oraz rozszerza się zasięg krajów, do których udają się turyści.

W sezonie zimowym 1963/64 zorganizowano 75 wycieczek lotniczych. W sezonie jesienno-zimowo-wiosennym 1964/65 PBP „Orbis", Spółdzielnia Turystyczno-Wypoczynkowa „Turysta", Biuro Turystyki Zagranicznej PTTK oraz „Sports Tourist" ogłosiły ponad 25 programów wycieczek samolotowych. Przewidują one krótkie zwiedzenie (od dwóch do pięciu dni) jednej lub więcej stolic krajów socjalistycznych. Niektóre trasy wycieczek są bardzo urozmaicone: np. Warszawa — Praga — Budapeszt — Bukareszt — Sofia — Berlin — Warszawa.

W okresie od 1 października do 31 grudnia minionego roku odbyło się 60 wycieczek samolotowych, w których udział wzięło 1500 polskich turystów. Przewiduje się, że od dnia 2 stycznia do końca kwietnia br. zorganizuje się dalszych 90 grup wycieczkowych z udziałem około 2500 osób. Łącznie w sezonie zimowym 1964/65 krajowe biura podróży zorganizują wyjazd za granicę 150 grup samolotami regularnej komunikacji, czyli dwukrotnie więcej niż w ubiegłej zimie. Najwięcej turystów zwiedzi Pragę, Budapeszt, Moskwę, Berlin. Rozważa się także możliwość organizacji wycieczki samolotami „LOT-u" do Kairu.

(KOB)

ZOSTAŃ OFICEREM LOTNICTWA!

MINISTERSTWO Obrony Narodowej i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ogłaszają ochotniczą rekrutację kandydatów do lotniczych oficerskich szkół zawodowych;

Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego w Dęblinie.

Szkoli oficerów pilotów. Program nauczania obejmuje konstrukcję samolotów, teorię lotów, naukę o silniku, nawigację oraz szkolenie praktyczne na samolotach odrzutowych.

Egzaminy wstępne z matematyki (pisemny i ustny), zagadnień lotniczych (ustny) oraz próba sprawności fizycznej i badanie psychologiczne odbędą się w dniach 24.VI.—30.VI. 1965 r.

Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy.

Kształci podchorążych w czterech specjalnościach technicznych: budowy i eksploatacji samolotów, uzbrojenia lotniczego, sprzętu i urządzeń radiotechnicznych. Absolwenci TOSWL otrzymują stanowiska techników w jednostkach lotniczych lub instruktorów w szkolnictwie wojskowym.

Egzaminy wstępne z matematyki (pisemny i ustny), fizyki (ustny) oraz próba sprawności fizycznej i badania psychologiczne odbędą się w dniach 3.IX.—10.X. 1965 r.

Oficerska Szkoła Radiotechniczna im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze.

Szkoli oficerów-techników urządzeń radiolokacyjnych w kierunkach: radiotechnicznym i artyleryjskim, które dzielą się na dalsze węższe specjalności z zakresu znajomości urządzeń radiolokacyjnych, ich eksploatacji oraz praktycznego zastosowania w wojskach lotniczych i lądowych.

Egzaminy wstępne z matematyki i fizyki (pisemny i ustny) oraz próba sprawności fizycznej i badania psychologiczne odbędą się w dniach 3.IX.—10.IX. 1965 r.

Oficerska Szkoła Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie.

Przygotowuje dowódców pododdziałów artylerii przeciwlotniczej oraz dowódców zespołów przyrządów do kierowania ogniem. Program nauczania oprócz przedmiotów wojskowych i społeczno-politycznych obejmuje wyższą matematykę, fizykę, mechanikę, automatykę i radiolokację.

Absolwent szkoły zostaje specjalistą eksploatacji zautomatyzowanych urządzeń elektromechanicznych (zautomatyzowanych armat, przeliczników, maszyn matematycznych typu analogowego, stacji radiolokacyjnych).

Egzaminy wstępne obejmujące matematykę (pisemny i ustny), fizykę (ustny), oraz próbę sprawności fizycznej i badania psychologiczne odbędą się w dniach 26.VIII—3.IX. 1965 r.

Nauka w każdej szkole oficerskiej trwa 3 lata. Formularz podania-ankiety otrzymać można w każdej komendzie WKR.

Zawód współczesnego oficera lotnictwa wiąże się nierozerwalnie z nowoczesną techniką, zapewnia głęboką wiedzę oraz wysoką pozycję społeczną, nie tracąc jednocześnie nic ze swego piękna i romantyzmu. Na zdjęciu — grupa oficerów pilotów na lotnisku. Foto: Janusz Szymański

WARUNKI PRZYJĘĆ

O przyjęcie do jednej z oficerskich szkół zawodowych mogą ubiegać się kandydaci spośród młodzieży cywilnej i wojskowej, którzy odpowiadają następującym warunkom:

1. obywatelstwo polskie;
2. stan wolny (dotyczy żołnierzy służby zasadniczej i kandydatów spoza wojska);
3. wiek 17—24 lata (do Oficerskiej Szkoły Lotniczej — 23 lata);
4. wykształcenie w zakresie średniej szkoły ogólnokształcącej lub innej, uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;
5. odpowiednie kwalifikacje polityczno-moralne;
6. kategoria zdrowia „zdolny do służby wojskowej" (kat. A) oraz orzeczenie właściwej wojskowej komisji lekarskiej o zdolności do służby w charakterze ucznia określonej szkoły oficerskiej;
7. złożenie z wynikiem pomyślnym egzaminu wstępnego.

Kandydaci, którzy w br. otrzymali na egzaminach maturalnych oceny przynajmniej dobre z przedmiotów obowiązujących na egzaminach wstępnych do szkół oficerskich, są zwolnieni ze składania egzaminów z tych przedmiotów.

Kandydaci będący podoficerami zawodowymi mogą ubiegać się o przyjęcie do jednej z oficerskich szkół zawodowych, jeśli spełniają warunki określone w pkt. 1, 4, 5, 6 a ponadto:

— nie przekroczyli 28 lat życia;
— przesłużyli w służbie zawodowej co najmniej 3 lata;
— posiadają pozytywną opinię służbową.

Od kandydatów spoza wojska do Oficerskiej Szkoły Lotniczej wymagane jest ponadto posiadanie przeszkolenia lotniczego na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia (w uzasadnionych przypadkach mogą być przyjęci kandydaci nie posiadający tego przeszkolenia) oraz ukończenie z wynikiem pomyślnym przeszkolenia Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia organizowanych przez Aeroklub PRL w okresie od 1 lipca do 30 października 1965 r. Skierowania na te obozy otrzymują kandydaci po zdaniu egzaminów konkursowych. Wyniki uzyskane na obozach są ostatecznym czynnikiem decydującym o przyjęciu do szkoły Całkowite koszty utrzymania (wyżywienia, umundurowania oraz przejazdy) w czasie trwania obozu pokrywa Aeroklub PRL.

Od kandydatów z wojska do Oficerskiej Szkoły Lotniczej wymagane jest posiadanie przeszkolenia samolotowego w granicach 40—50 godzin nalotu (uzyskanego przed odbyciem zasadczej służby wojskowej).

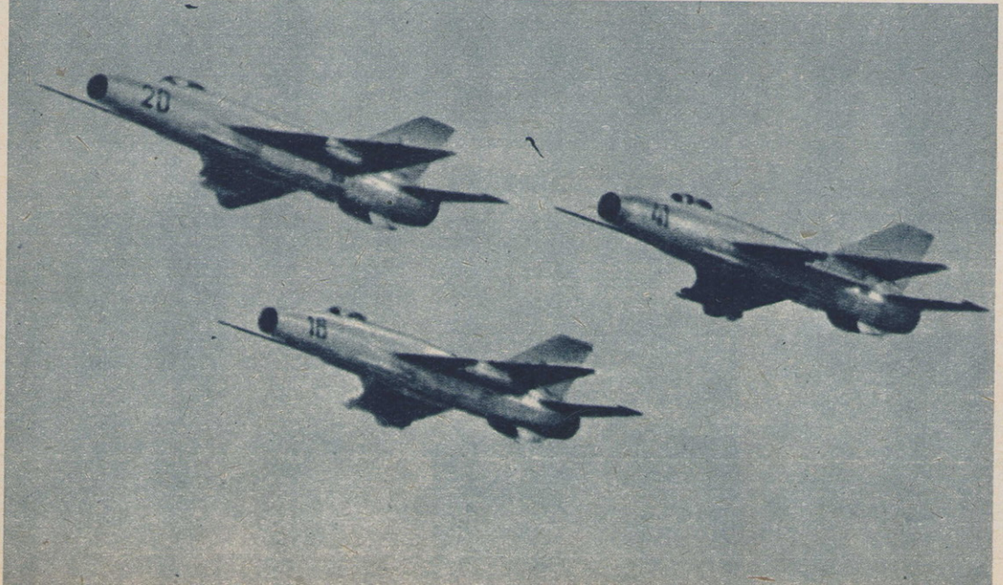
Kandydaci do jednej z oficerskich szkół zawodowych wnoszą na ustalonych formularzach podań-ankiet prośby o przyjęcie do służby wojskowej w charakterze uczniów tych szkół oraz powołanie po ich ukończeniu do wojskowej służby zawodowej. Kandydaci spoza wojska składają je we właściwych, ze względu na miejsce zamieszkania, wojskowych komendach rejonowych, a kandydaci z wojska łącznie z prośbą w formie raportów do dowódców jednostek wojskowych, w których pełnią służbę. Na podaniach-ankietach kandydatów niepełnoletnich winna być wyrażona pisemna zgoda przedstawiciela ustawowego (rodziców, opiekunów).

Do podania-ankiety należą dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys;
2. wyciąg z aktu urodzenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie);
3. świadectwo (dyplom) stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie). Kandydaci uczęszczający do ostatnich klas licealnych mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie szkoły o dopuszczeniu do egzaminów dojrzałości;
4. poświadczenie obywatelstwa polskiego w przypadku nieposiadania dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości;
5. opinię organizacji młodzieżowej, społecznej względnie politycznej albo zakładu naukowego bądź zakładu pracy (tylko kandydaci spoza wojska).

Termin składania podań upływa z dniem 20.07.65 (do Oficerskiej Szkoły Lotniczej — 15.05.1965). Bliższych, szczegółowych informacji udzielają komendanci WKR, dowódcy jednostek wojskowych oraz komendanci szkół oficerskich.

Nowoczesne lotnictwo to nie tylko naddźwiękowe samoloty (na zdjęciu) ale także wiele dziedzin pokrewnych, dających szerokie możliwości zatrudnienia różnego rodzaju specjalistom.



LOTNICZA PŁEĆ

Mistrzyni sportu Pelagia Majewska, piętnastokrotna szybowcowa rekordzistka międzynarodowa, posiadaczka medalu Tańskiego i Lilienthala.

ZAWSZE eleganckie na starcie, w kabinie szybowca czy samolotu, równie eleganckie jak w kawiarni lub na balu. Właśnie na starcie, uśmiechnięte, z kosmykiem włosów wystających spod kominiarki lub hełmofonu — wyglądają bardziej kobieco niż spotykane poza lotniskiem.

Właściwie lotnictwo uwypukliło nieznane do tej pory cechy sportowe kobiety, a przede wszystkim ukryte walory zawodnicze i wyczynowe. Bo jakże nazwać silną wolę, dzielność i ogromną odwagę kobiety-lotniczki. Minęły już czasy kontrastów różniących kobietę od mężczyzny w dokonywaniu najtrudniejszych przelotów lotniczych, skoków spadochronowych lub demonstrowaniu akrobacji samolotowej. Przecież jeszcze tak niedawno zachwycaliśmy się lotem kosmicznym wykonanym przez kobietę. Minął więc okres, kiedy to kobieta była cudownym dzieckiem i cokolwiek zrobiła, stawało się przedmiotem podziwu i ożywionej dyskusji.

Dwudziesty wiek, wiek ogromnego postępu w nauce i technice, wpłynął dodatnio na dostęp kobiety do różnych dziedzin lotnictwa, w których to — co tu ukrywać — wykazała nie tylko swoją przydatność, ale udowodniła, iż dorównuje mężczyźnie. Bo trzeba mieć odwagę latać z prędkością ponaddźwiękową, skakać ze spadochronem z dużych wysokości, trzeba mieć silną wolę, aby wytrwać w szybowcu w pozycji prawie nieruchomej przez wiele godzin i lecieć możliwie jak najszybciej. Każdy wyczyn, każdy rekord wymaga starannego przygotowania, ogromnego wysiłku fizycznego i psychicznego, a ponadto doświadczenia.

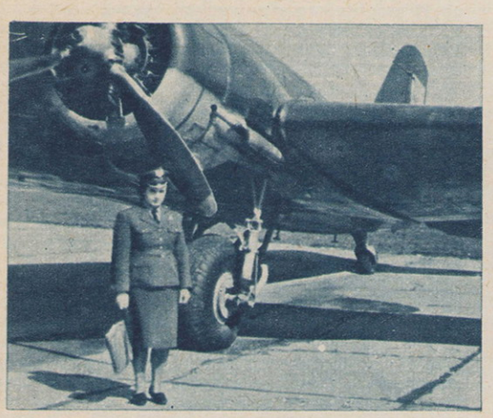
Podobnie jak w naszym kraju, tak również i za granicą kobiety latają w lotnictwie sportowym, cywilnym i wojskowym. Ale nie tylko. Są instruktorami i prowadzą szkolenie lotnicze, pracują na odpowiedzialnych stanowiskach w wytwórniach produkujących sprzęt lotniczy.

Kobiety latają, a latać to znaczy nie tylko wyzwolić się na pewien czas z banału życia, pokonując niewidzialne drogi w powietrzu, ale stworzyć w samym sobie harmonię wiedzy, myśli i ruchu zdolną do panowania nad szybowcem czy samolotem, zdolną do ogromnego czynu sportowego. O tym, że kobiety sprostały temu, że potrafią pokonać wszelkie trudności stojące przed człowiekiem, stworzonym raczej do chodzenia po ziemi, świadczą najlepiej osiągnięcia lotniczek. Te osiągnięcia można umownie nazwać baletem wśród chmur. Może to sformułowanie brzmi trochę poetycko. Ale jakże znaleźć inne bardziej lapidarne określenie, jak nazwać to co się wiąże z każdym lotem, jak wyrazić inaczej to wszystko co składa się na każdy wyczyn sportowy. A przecież przemierzane trasy w różnych warunkach atmosferycznych, mozolny bój z prądami powietrznymi, uciążliwe wykręcanie się w niewidzialnych kominach termicznych, akrobacja lotnicza i spadochronowa, skoki z dużych wysokości i na celność lądowania, ciągła walka o maksymalną prędkość przelotową, o pokonanie jak najwyższych odległości lub wysokości — to niezwykły balet wśród chmur i to tylko dla tych, które umieją zwyciężać, a niepowodzenia przyjmować z podniesionym czołem.

Krótkie, lecz dokładnie sformułowane dane dotyczące ustanawianych rekordów są owocem wieloletniego doświadczenia, treningu, są dokumentem osiągnięć sportowych. Na jeden przelot bowiem składa się wiele wrażeń, wzruszeń i przygód, które kończą się uśmiechem, radosnym błyskiem oczu lub miną smutną, czasem zrezygnowaną.

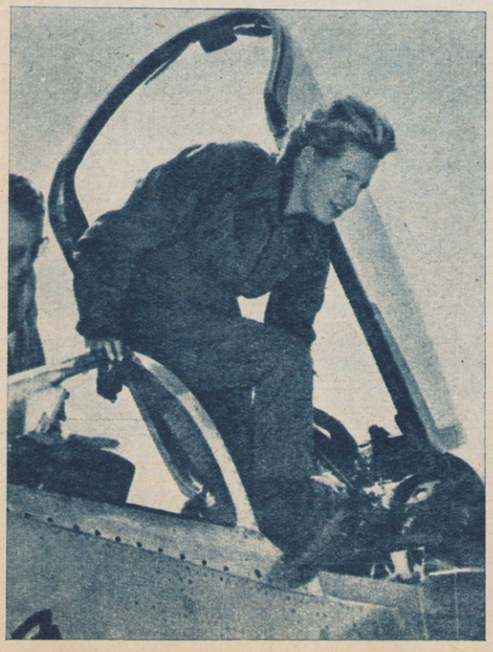
Udział kobiet w rozwoju lotnictwa światowego jest ogromny, przysparza tak sławy i rozgłosu samym lotniczkom jak również krajom, które reprezentują.

Jutro 8 marca — Dzień Kobiet. W dniu tym nasze myśli kierujemy do wszystkich lotniczek na świecie, a przede wszystkim lotniczek polskich, składamy im jak najlepsze życzenia dalszego podboju nieba i Kosmosu (m)



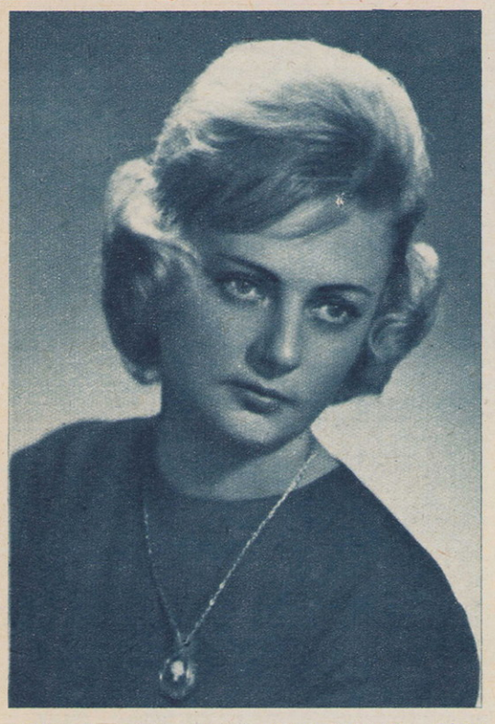
Kpt. pil. Bronisława Dudek, oficer polskich wojsk lotniczych. Niżej: Jacqueline Auriol, francuska rekordzistka świata, w 1962 roku ustanowiła na francuskim samolocie odrzutowym „Mirage" III C kobiecy światowy rekord prędkości wynoszący 1 849 km/h.

Jecqueline Curci, rekordzistka i spadochronowa mistrzyni Francji 1963. Niżej: Irina Lockerova, czechosłowacka pilotka akrobacyjna, uczestniczka wielu zawodów w tej dyscyplinie sportu.

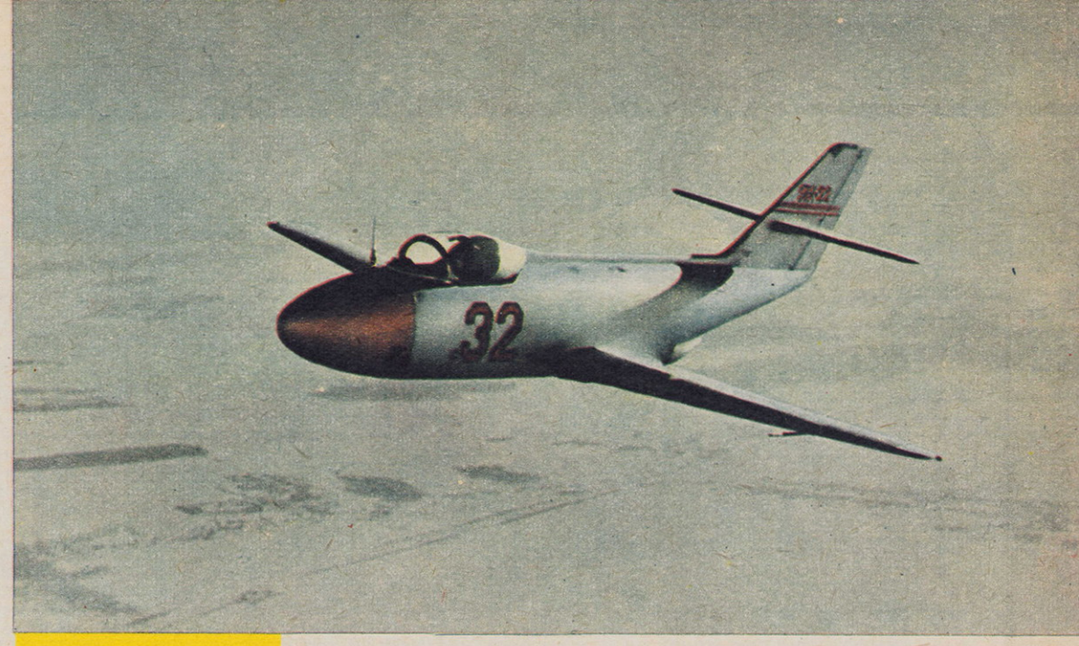


Róża Sokołowska, aktualna Spadochronowa Mistrzyni Polski. Tytuł ten uzyskała w Toruniu w 1964 roku.

PIĘKNA



Mistrzyni sportu Lucyna Wlazło-Bajewska, wielokrotna szybowcowa rekordzistka krajowa i międzynarodowa.

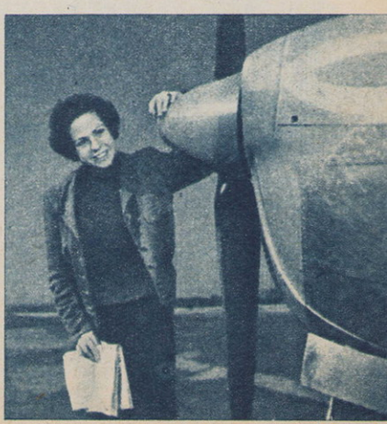


Halina Korczuganowa, w styczniu br. ustanowiła nowy międzynarodowy rekord prędkości lotu w obwodzie zamkniętym w klasie samolotów o ciężarze do 3 000 kG wynikiem 710 km/h. Poprzedni rekord tej kategorii należał do Jugosławii i wynosił 500,21 km/h. Powyżej samolot odrzutowy Jak-32 w rekordowym locie; z prawej — Halina Korczuganowa w chwilę po ustanowieniu rekordu międzynarodowego. (az)

Por. Scenay („Cichy Księżyc"), ukończyła Akademię Lotniczą i obecnie lata na samolotach odrzutowych w lotnictwie tureckim. Niżej: Marina Popowicz, żona radzieckiego kosmonauty, która na samolocie odrzutowym ustanowiła kobiecy rekord międzynarodowy.

Thelma Taylor, amerykańska spadochroniarka, która w 1964 roku wywalczyła tytuł mistrzyni świata.

Anita Storck, spadochroniarka NRD 1963. Niżej: Hilantha Neukom-Tschudi, szwajcarska pilotka samolotowa, uczestniczyła wielokrotnie w zawodach i pokazach lotniczych.



20 LAT TEMU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (8)

NASTĘPNEGO dnia przed południem pułk myśliwski poniósł drugą stratę. W tym przypadku zginął kpt. Oleg Matwiejew, który wykonując zadanie wraz z innymi myśliwcami i szturmowcami w rejonie Piły został zestrzelony przez hitlerowską artylerię przeciwlotniczą, osłaniającą swoje ostatnie punkty oporu w mieście.

Zgrupowanie przeciwnika w Pile z kolei już szósty dzień bombardowane było przez samoloty 3 pułku, które ostatni lot na miasto wykonały w godzinach południowych. W okresie od 9 do 14 lutego pułk szturmowy zadał nieprzyjacielowi znaczne straty i poważnie przyczynił się do ostatecznego jego rozbicia.

W walkach o Piłę najbardziej groźnym przeciwnikiem naszego lotnictwa była obrona przeciwlotnicza, która oprócz zestrzelenia Matwiejewa uszkodziła sześć samolotów „Ił-2", ale na szczęście nie poniesiono dalszych strat w ludziach.

Lotnictwo hitlerowskie zaś nie było w stanie podjąć zorganizowanego przeciwdziałania, gdyż w rejonie Piły bardzo aktywnie działało również lotnictwo radzieckie, mające zdecydowaną przewagę w powietrzu. Stąd też spotkane w trzech przypadkach myśliwce nieprzyjaciela, mimo że samoloty 3 pułku były bez osłony, nie odważyły się ich zaatakować.

Do zmierzchu 14 lutego Piła została zdobyta, ale niektóre oddziały nieprzyjaciela zdołały wydostać się z okrążenia i usiłowały przebić się przez tyły 1 armii WP w kierunku północnym, celem połączenia z Grupą Armii „Wisła".

W tym czasie oddziały 1 armii WP po ciężkich dwutygodniowych walkach dotarły do Mirosławca, przełamały na całej głębokości główną pozycję Wału Pomorskiego i od rana 13 lutego kontynuowały boje o rozszerzenie wyłomu w kierunku północnym.

Wtargnięcie na ich tyły znacznych sił hitlerowskich uciekających

Pilot 1 plm „Warszawa" Wiktor Kalinowski.

z Piły o tyle komplikowało sytuację, że wzrosły szanse uderzenia przeciwnika z północy na odsłonięte nadal skrzydła 1 Armii i 2 korpusu kawalerii.

W związku z powstaniem dość groźnej sytuacji płk Romeyko całość swoich sił skierował na wzmożenie rozpoznania i atakowanie wykrytych oddziałów nieprzyjaciela, zarówno na tyłach Armii jak i na jej prawym skrzydle.

Pierwsze grupy w składzie „Ił6w" i „Jaków" dokonały rozpoznania rejonu i stwierdziły wycofanie się oddziałów nieprzyjaciela na kierunku natarcia wojsk 2 Frontu Białoruskiego na wschód od Chojnic. W tym czasie para „Ił6w" ppor. Majerowa pod osłoną pary „Jaków" kpt. Lisieckiego operująca na zachód od Chojnic wykryła duże kolumny wojskowe nieprzyjaciela wycofujące się w kierunku Człuchowa i Rzeczenicy. Ustalono ponad 110 samochodów, około 50 dział, 90 pojazdów trakcji konnej i całe grupy żołnierzy. Wobec tego od godziny 12.30 kolumny te stały się przedmiotem ataków kolejnych grup samolotów szturmowych i myśliwskich. Ogółem zniszczono tam 36 samochodów, 23 wozy taboru, 4 wagony kolejowe, 1 parowóz oraz zabito i raniono dziesiątki żołnierzy. Ponadto jeszcze przed południem zniszczono na lotnisku w Pile transportowy samolot typu „Ju-52". Natomiast nieprzyjaciel bezskutecznie przeciwdziałał ogniem artylerii przeciwlotniczej z miejscowości Rzeczenica, a w dwóch wypadkach spotkane jego samoloty: 1 „Me-210" w rejonie Nakła i dwa myśliwce „Me-109" na zachód od Chojnic nie nawiązały walki.

Podobne zadanie dywizja wykonywała również w następnych dwóch dniach.

15 lutego przeprowadzono rozpoznanie na tyłach 1 Armii WP i zaatakowano w okolicach Jastrowia oddziały nieprzyjaciela z rozbitego ugrupowania w Pile. Jedna z większych grup hitlerowskich nawet opanowała składy artyleryjskie Armii w Tarnówce i stawiała silny opór pododdziałom 10 pułku usiłującym wyprzeć ją stamtąd. W czasie kulminacyjnych walk, jakie toczyły się o tę miejscowość w dniu 16 lutego, dywizja częścią sił prowadziła rozpoznanie i atakowała wykryte oddziały nieprzyjaciela. Podczas tych walk szczególną uwagę załogi zwracały na lasy okalające Tarnówkę, by nie dopuścić do przedostania się tam świeżych sił hitlerowskich.

W wyniku wspólnych działań piechoty i lotnictwa opór nieprzyjaciela został załamany i Tarnówka znów przeszła w posiadanie żołnierzy polskich. Reszta oddziałów nieprzyjaciela, grasujących na tyłach armii, przy współudziale jednostek radzieckich, została rozbita do następnego dnia (17 luty).

Oprócz atakowania oddziałów z Piły, 16 lutego dywizja w dalszym ciągu kontynuowała loty na kierunku Chojnic z zadaniem rozpoznania i atakowania wojsk hitlerowskich stawiających silny opór nacierającym tam jednostkom 2 Frontu Białoruskiego.

Na drugi dzień przed dywizją lotniczą wyłoniły się znów nowe zadania.

Pilot 1 plm „Warszawa" Witold Gabis.

W WALKACH O PRZEŁAMANIE POZYCJI RYGLOWEJ WAŁU POMORSKIEGO

Dowódca 1 Frontu Białoruskiego, chcąc okazać pomoc 2 Frontowi Białoruskiemu, postanowił prawym swym skrzydłem uderzyć w kierunku północnym.

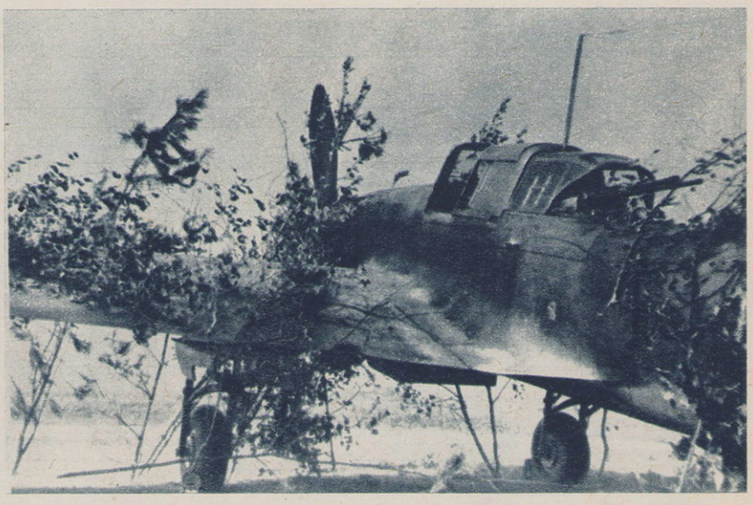
Zadaniem nacierających wojsk było osiągnięcie rubieży: Łubowo, Czaplinek, Złocieniec, Drawsko, Węgoczyno, Goleniów i przerwanie w ten sposób pomorskiemu zgrupowaniu hitlerowców dróg odwrotowych na zachód.

1 armia WP, będąc w tym ugrupowaniu, otrzymała zadanie przejścia do działań zaczepnych w dn. 19 lutego na odcinku wyłącznie Nadarzyce — Łowicz Wałecki, w celu osiągnięcia do dnia 21 lutego rubieży Czaplinek — Złocieniec. W ten sposób 1 armia miała przełamać pozycję ryglową Wału Pomorskiego i stworzyłaby sobie lepszą sytuację wyjściową do dalszych działań. Głębokość zadania 1 armii wynosiła 14—16 km, a szerokość pasa natarcia 35 km.

4 mieszana dywizja lotnicza otrzymała wówczas zadanie zabezpieczenia działań 1 armii WP. W związku z tym dowódca dywizji postanowił przeprowadzić rozpoznanie wojsk nieprzyjaciela przed frontem armii w pasie do 70 km szerokości i do 50 km głębokości, a następnie z chwilą rozpoczęcia natarcia wspierać atakujące oddziały uderzeniami bombowymi. W tym celu rozkazał 1 i 3 pułkowi przeprowadzić w dniach 17 i 18 lutego rozpoznanie w rejonach: Łędyczek, Czarne, Rzeczenica, Biały Bór, Bobolice, Tychowo, Połczyn Zdrój i Czaplinek. Wytyczne do dalszych działań pułk miał otrzymać później.

(c. d. n.)

Narada sztabowa na lotnisku polowym. Drugi od prawej (pochylony) — d-ca pułku „Warszawa" ppłk pil. Jan Tałdykin, pierwszy od prawej (stoi) — z-ca d-cy pułku „Warszawa" do spraw politycznych kpt. pil. Medard Konieczny.



Samolot szturmowy Ił-2 na jednym z lotnisk polowych.

NOWE PROJEKTY WIELKICH RAKIET

ROZWÓJ kosmonautyki uzależniony jest w pierwszym rzędzie od postępów techniki rakietowej. Obecnie największymi rakietami są: radziecka rakieta nośna używana do wprawiania w ruch trzyosobowych sztucznych satelitów Ziemi typu „Woschod" i amerykańska rakieta nośna typu „Saturn-I". Udźwig każdej z tych rakiet (dla bliskoziemskiej orbity satelitarnej) wynosi kilkanaście ton.

Dla zrealizowania załogowej wyprawy na Księżyc potrzebna jest rakieta o udźwigu 6—8 razy większym. Rakieta taka jest obecnie budowana w USA pod nazwą „Saturn-V". Jak się wydaje, będzie to jednak ostatnia rakieta o konstrukcji wywodzącej się z rodziny mniejszych rakiet wieloczłonowych. Istnieją co prawda projekty rakiety „Nova" (o konstrukcji podobnej do konstrukcji rakiety „Saturn-V", ale o większych rozmiarach i udźwigu większym o około 100%), jednak obecnie zaczynają powstawać inne koncepcje konstrukcyjne, wyróżniające się znacznie lepszymi walorami.

Nowe tendencje konstrukcyjne wyrażają się w tym, że chemicznie napędzane rakiety nośne o rozmiarach większych od rakiety „Saturn-V" winny być rakietami jednoczłonowymi ze względu na znacznie prostszą konstrukcję. Byłyby więc tańsze i pewniejsze w użyciu. Ponadto, ponieważ w przypadku rakiet o olbrzymich rozmiarach odgrywać będą ogromną rolę czynniki ekonomiczne, niezbędne stanie się odzyskiwanie rakiet nie uszkodzonych w celu ich wielokrotnego użyciu.

Niedawno opracowany został w USA interesujący projekt takiej rakiety o nazwie „Rombus". Udźwig tej rakiety ma wynosić kilkaset ton dla orbity satelitarnej odległej od powierzchni Ziemi o 324 km. Rakieta ta ma być napędzana przez silnik posiadający pierścieniową komorę spalania o średnicy 24 m podzieloną na 36 sekcji. W przypadku jednoczesnego wykorzystania wszystkich sekcji silnik ma rozwijać ciąg 8172 T.

Bezpośrednio na silniku będzie umieszczony mniej więcej cylindryczny zbiornik zawierający płynny tlen. Korpus tego zbiornika ma mieć wysokość około 30 m i średnicę dolną około 24 m, a górną około 20 m. (W górnej części korpusu będzie się znajdował także niewielki zbiornik zawierający płynny wodór).

Zasadnicze zbiorniki z płynnym wodorem mają być rozmieszczone wokół tego centralnego korpusu. Zespół będzie złożony z 8 cylindrycznych zbiorników, które w miarę opróżniania z paliwa będą odrzucane i opadną na Ziemię na spadochronach w stanie nie uszkodzonym. Umożliwi to ich wielokrotne użycie. (Ostatnie 4 zbiorniki mają mieć pancerze termiczne). Aby nie zakłócić stateczności rakiety, będą jednocześnie opróżniane zbiorniki naprzemianległe, a odrzucane — parami.

Natychmiastowe odrzucanie opróżnionych zbiorników jest korzystne, ponieważ zmniejsza masę konstrukcji w czasie trwania wzlotu, a jednocześnie zmniejsza masę i rozmiary powracającego na Ziemię korpusu rakiety.

Ładunek użyteczny ma być umieszczony na szczycie środkowego korpusu rakiety.

Rakieta ma w zasadzie służyć tylko dla wprawiania statków kosmicznych w wokółziemski ruch satelitarny, po czym statki będą pozostawiane swojemu losowi. Oczywiście, jeżeli statek miałby własne silniki rakietowe, to mógłby odlecieć ku Księżycowi czy nawet ku innym planetom.

Po spełnieniu swego zadania rakieta „Rombus" ma być odczepiana od wyniesionego przez nią ładunku i powracać na Ziemię w ten sposób, że jej silnik będzie uruchamiany (przy wykorzystaniu zapasów paliwa z pomocniczego zbiornika), zmniejszając prędkość lotu o 0,15 km/sek, co spowoduje spadek rakiety ku Ziemi. Po wlocie w gęste warstwy atmosfery rakieta będzie hamowana aerodynamicznie, przy czym jej kształt ma dzięki działaniu sił aerodynamicznych samorzutnie stabilizować orientację przestrzenną względem kierunku ruchu. Część rakiety podlegająca szczególnie silnemu nagrzewaniu aerodynamicznemu będzie oczywiście odpowiednio zabezpieczona.

Dalsze hamowanie ma być uzyskiwane przy użyciu niewielkiego spadochronu, a następnie (na wysokości 9 km) otworzy się 5 głównych spadochronów o średnicy 18,6 m każdy, co zmniejszy prędkość opadania do 52 m/sek. Na wysokości 750 m będą uruchomione na przeciąg 12 sekund 4 sekcje silnika rakiety obniżające prędkość opadania do znikomej wartości. (Rakieta w momencie lądowania będzie miała masę 252,26 t).

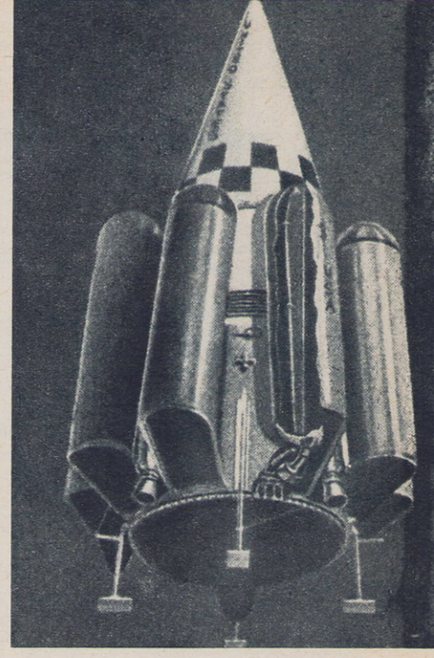
Rakieta w czasie startu i lądowaniu ma się wspierać o grunt czterema amortyzowanymi podporami. (Jeżeli lądowanie rakiety nastąpi w dobę po starcie, to opadnie ona na Ziemię niezbyt daleko od miejsca startu).

Ponieważ części składowe rakiety „Rombus" będą miały wielkie rozmiary, wytwarzające je zakłady muszą znajdować się nad brzegiem wodnego szlaku komunikacyjnego. Elementy konstrukcyjne mogą być bowiem transportowane na miejsce startu (Cape Kennedy) tylko na barkach. Na Cape Kennedy trzeba będzie wznieść ogromną halę montażową dla jednoczesnego montażu wielu rakiet w pozycji pionowej. Następnie rakiety będą przewożone w tej pozycji na 4 stanowiska startowe na olbrzymich transporterach gąsienicowych.

Przy tak olbrzymich rakietach wielkie znaczenie będą miały powstające w czasie ich startu zjawiska akustyczne. W związku z tym poszczególne stanowiska startowe muszą być oddalone od siebie o 3,5 km, a w czasie startu nie chronieni ludzie nie będą mogli znajdować się bliżej niż 27,2 km od stanowiska startowego.

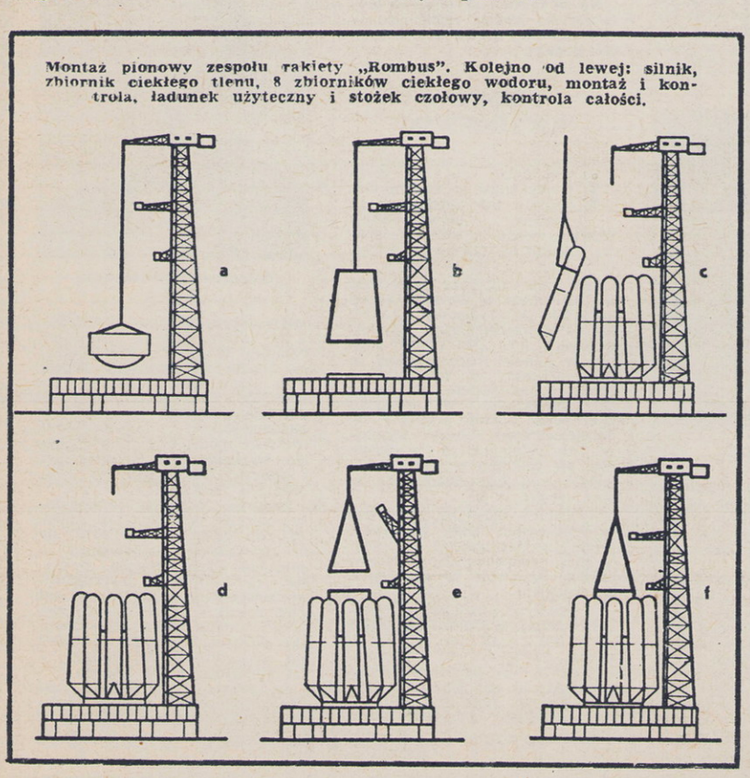
Zakłada się, że jeżeli wprawienie w ruch satelitarny 1 kg ładunku przy pomocy rakiety „Saturn-I" kosztuje obecnie 2 200 dolarów (a nie będzie kosztować mniej niż 990 dolarów), przy użyciu rakiety „Saturn-V" koszt ten wynosić będzie odpowiednio 550 — 320 dolarów, to przy użyciu rakiety „Rombus" spadnie do tylko 51 — 26,4 dolara. Przewiduje się, że rakiety „Rombus" wykorzystywane będą do utrzymywania systematycznej łączności ze stacjami badawczymi na Księżycu i do wysyłania załogowych statków międzyplanetarnych.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

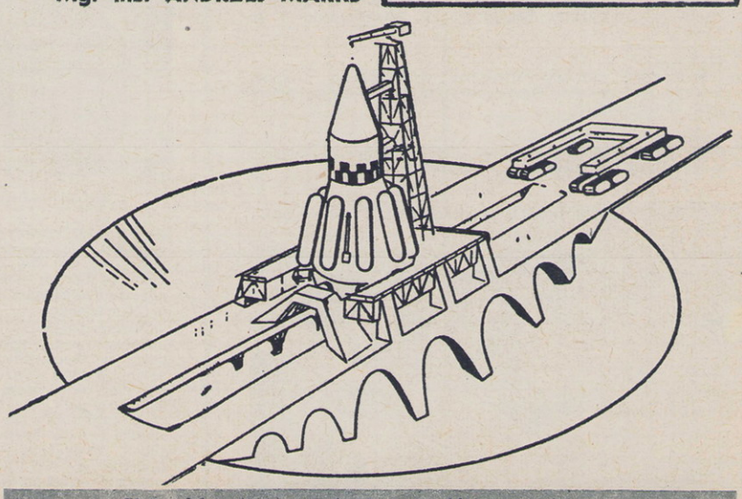


Zespół rakiety „Rombus" przy starcie.

Lądowanie członu głównego rakiety „Rombus" na 5 spadochronach o średnicy 18,6 m każdy. Max. przeciążenie przy lądowaniu 2 g. Skok amortyzatorów podwozia — 0,6 m.



Montaż pionowy zespołu rakiety „Rombus". Kolejno od lewej: silnik, zbiornik ciekłego tlenu, 8 zbiorników ciekłego wodoru, montaż i kontrola, ładunek użyteczny i stożek czołowy, kontrola całości.



Stanowisko startowe i kontrolne rakiety „Rombus".

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1960 ROK (ciąg dalszy)

15—16 maja
● Nocny lot ratunkowy śmigłowca z Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Nocne lądowanie w mieście, na placu w Ostrołęce i w pobliżu szpitala na Mokotowie w Warszawie (pil. T. Więckowski).

*

23—24 maja
● W Krakowie rozegrano zawody pn. „XII Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki" z udziałem 17 załóg. Rozegrano 6 konkurencji. Zwyciężyła załoga CWL z Krosna: pil. Władysław Wójcicki i nawig. Zbigniew Wiśniewski.

*

2 czerwca
● Inauguracja nowej linii lotniczej szwajcarskiego towarzystwa „Swissair" na trasie Zurych—Warszawa.

*

4—18 czerwca
● Udział polskich pilotów w VIII szybowcowych mistrzostwach świata w Kolonii (NRF). Edward Makula zdobył wicemistrzostwo świata w klasie otwartej; Jerzy Popiel i Adam Witek zajęli trzecie miejsca (w klasie otwartej i standard).

*

6—13 czerwca
● II zawody lotnictwa myśliwskiego i bombowego o mistrzostwo indywidualne i zespołowe Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Rozegrano także zawody o mistrzostwo spadochronowe.

*

8—12 czerwca
● W Gnieźnie rozegrano XXV Jubileuszowe Mistrzostwa Polski Modeli Latających z udziałem 200 zawodników i 32 ekip. Zespołowo zwyciężyła ekipa Aeroklubu Warszawskiego.

*

16 czerwca
● II zawody balonowe o puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich z udziałem 4 balonów wolnych. Zwyciężyła załoga balonu „Poznań", przelatując 208 km.

*

18 czerwca
● Jerzy Łobboda wykonał 1000-ny skok spadochronowy z samolotu.

*

19 czerwca
● Henryk Zydorczak zajął trzecie miejsce w szybowcowych mistrzostwach NRD (w klasie standard).

*

25 czerwca
● W Warszawie podpisano umowę między Rządem PRL i Rządem Francji o cywilnej komunikacji lotniczej.

*

2 lipca
● Umowa między Rządem PRL a Rządem Wielkiej Brytanii o cywilnej komunikacji lotniczej.

*

8—10 lipca
● W Warszawie rozegrano I Samolotowe Mistrzostwa Polski w akrobacji z udziałem 15 zawodników na samolotach Zlin-26. Zwyciężył Stanisław Ackerman z Aeroklubu Kujawskiego.

*

15—17 lipca
● Samolotowy Zlot Grunwaldzki do Olsztyna z udziałem 33 załóg samolotowych CSS-13, Junak-2 i 3 oraz Jak-18. Pierwsze miejsce zajęły ex aequo załogi: Aeroklubu Krakowskiego (Z. Czczęsny i Wł. Bruchała) i Aeroklubu Śląskiego (Z. Wróblewski i E. Michalik).

*

17 lipca
● Wielkie pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego nad polami Grunwaldu, w 550 rocznicę bitwy pod Grunwaldem.

*

21 lipca
● Umowa między Rządem PRL a Rządem Holandii o cywilnej komunikacji lotniczej.

Junacy z Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

22 lipca
● W ramach obchodów 1 200-lecia Gniezna przekazano do użytku w Nałęczowie nowo wybudowane lotnisko sportowe. Z tej okazji odbyły się też pokazy lotnicze.

*

30 lipca — 2 sierpnia
● Udział polskich modelarzy w mistrzostwach świata w kategorii modeli z napędem silnikowym w Anglii, Zygfryd Sulisz zdobył tytuł wicemistrzowski.

*

7—14 sierpnia
● Udział polskich skoczków w V spadochronowych mistrzostwach świata w Bułgarii (Musaczewo). Najlepszym z polskich zawodników był Roman Lewandowski, który zajął 11 miejsce.

*

14—28 sierpnia
● W Lesznie przeprowadzono VI szybowcowe mistrzostwa Polski z udziałem 39 zawodników polskich i 2 z NRD. Ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne, mistrzostwa nie zostały rozegrane.

*

22—28 sierpnia
● Udział polskich pilotów w I samolotowych mistrzostwach świata w akrobacji. Najlepszy z Polaków, Stanisław Kasperek, zajął 13 miejsce.

*

23 sierpnia — 11 września
● Obchody Dni Lotnictwa w kraju.

*

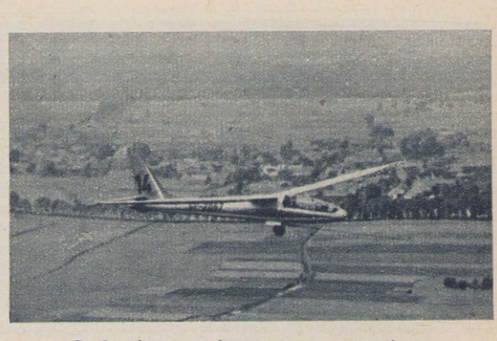
28 sierpnia
● W Białymstoku rozegrano pierwsze międzyklubowe zawody modeli bezogonowych z udziałem 29 zawodników z 9 aeroklubów.

*

3 września
● Pilot inż. Zbigniew Burzyński wykonał w Warszawie, na balonie „Syrena", setny lot balonowy (26 po wojnie).

*

3—8 września
● Na zaproszenie Aeroklubu PRL przebywała w Polsce Jacqueline Cochran — prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).



Szybowiec wysokowyczynowy „Zefir-2".
Foto: B. Koszewski (2)

*

5—11 września
● Zawody spadochronowe Katowic — Ostrawa (Czechosłowacja). W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył P. Piłat z Katowic. Zespołowo wygrała ekipa Ostrawy.

*

11 września
● Na zakończenie Dni Lotnictwa odbyły się w Łodzi wielkie pokazy lotnicze. Oglądało je ponad 400 tysięcy widzów. Demonstrowano na nich m. in. pierwszy polski szkolno-treningowy samolot o napędzie odrzutowym TS-11 „Iskra". Z tej okazji zorganizowano też wielką wystawę sprzętu lotniczego, demonstrując m. in. po raz pierwszy publicznie myśliwiec odrzutowy LIM-5 (Mig-17).

*

14 września
● W Warszawie rozegrano I Krajowe Zawody o nagrodę im. płk. Franciszka Hynka z udziałem 4 balonów. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego (Sławomir Makaruk i Jan Gawecki) na balonie „Syrena", przelatując 355,2 km.

*

18 września
● Otwarcie nowo wybudowanego lotniska sportowego Aeroklubu Podhalańskiego w Łososinie Dolnej koło Nowego Sącza.

(c.d.n.)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ZOFIA GADOMSKA

URODZIŁA się 22 marca 1925 roku w Białymstoku (z domu Zaleska), gdzie uczęszczała do szkoły powszechnej i średniej. Po uzyskaniu w 1946 r. matury, pracowała zawodowo w charakterze urzędniczki, a w latach 1950-1951 jako kierownik wydziału w Zarządzie Wojewódzkim Ligi Lotniczej w Białymstoku; po czym przeniosła się do Warszawy.

Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1947 roku na kursie w szkole szybowcowej, gdzie zdobyła podkat. „A". Następnie szkoliła się w Aeroklubie Białostockim, zdobywając podkat. „B" i „C" (1949 rok). Srebrną odznakę szybowcową zdobyła w AB w 1950 roku (nr 324), złotą w 1953 roku w Lisich Kątach (nr 62); diament (300 km) w 1963 roku w Warszawie.

Zofia Gadomska

Uprawnienia instruktora szybowcowego zdobyła w 1952 roku w Aeroklubie Warszawskim. W tym charakterze pracowała też potem w szkole szybowcowej w Lisich Kątach (1953-1954), po czym przeniosła się do Warszawy, gdzie jako instruktor szybowcowy pracuje w AW aż do chwili obecnej (1955-1965). W 1955 r. wyszkoliła się w Aeroklubie Warszawskim w pilotażu samolotowym.

Startowała kilkakrotnie w zawodach szybowcowych: m. in. w 1952 roku w Kobylnicy (Kr. Zaw. Szyb.) i w 1953 roku w Lesznie (I SMP) oraz w Zawodach Szybowcowych Aeroklubu Białostockiego (w 1963 roku i 1964 roku). Na szybowcu typu „Bocian" przewiozła w AW, w ramach lotów gościnnych, ministrów komunikacji: Indonezji (1962 roku) i Afganistanu (1963 r.).

Posiada uprawnienia pilota i instruktora szybowcowego I klasy i samolotowego II klasy. W 1959 roku odznaczona została za pracę w lotnictwie Srebrnym Krzyżem Zasługi. Za mąż wyszła w 1953 roku. Obecnie jest matką 7-letniej córki.

Na 20 typach szybowców wylatała do końca 1964 roku — 1030 godzin, a na samolotach 300 godzin.

(j.r.k.)

ZBIGNIEW KWAŚNIEWSKI

URODZIŁ się 17 lipca 1922 roku w Przemyślu, gdzie też uczęszczał do szkoły powszechnej. Wykształcenie średnie (matura) zdobył w Ostrowie Wlkp. (1948 r.).

Szkolenie lotnicze rozpoczął w 1938 roku w Drozdowicach (ośrodek szybowcowy LOPP koło Przemyśla), gdzie uzyskał podkat. „A"; „B" i „C" zdobył w szkole szybowcowej w Bezmiechowej w tym samym roku w listopadzie (u instr. Dziurzyńskiego). W sierpniu 1939 roku został przyjęty do podoficerskiej szkoły lotnictwa dla małoletnich w Krośnie, ale wybuch wojny nie pozwolił na kontynuowanie w niej nauki.

W latach 1939-1942 pracował w Przemyślu, jako kierowca. Lata 1943-1945 spędził na robotach przymusowych w Niemczech, pracując w zakładach tekstylnych.

Po powrocie do kraju przyjęty został w lipcu 1945 roku przez DLC MK do pracy w szkole szybowcowej zabezpieczając m. in. lotniczy sprzęt poniemiecki na Warmii i Mazurach. W 1946 r. powrócił do Ostrowca Wlkp. i związał się z ruchem młodzieżowym pełniąc w nim m. in. funkcję przewodniczącego Zarządu Powiatowego ZMP (do 1950 r.). Jednocześnie współpracował aktywnie z Aeroklubem Ostrowskim. W maju 1950 roku objął stanowisko kierownika tegoż aeroklubu. Funkcję tę pełnił nieprzerwanie aż do chwili obecnej, jako wiceprezes urzędujący AO.

Niezależnie od wykonywanych obowiązków służbowych, dał się poznać na terenie Ostrowa Wlkp. jako działacz partyjny i społeczny. W latach 1948-1950 był radnym Powiatowej Rady Narodowej w latach 1950-1953 członkiem Zarządów: Powiatowego i Wojewódzkiego Ligi Lotniczej, a w latach 1961-62 członkiem Plenum Komitetu Powiatowego PZPR w Ostrowie Wlkp. Pod jego kierownictwem Aeroklub Ostrowski zajął 3-krotnie pierwsze miejsce w ogólnopolskim współzawodnictwie pomiędzy aeroklubami w dziedzinie wyszkolenia i sportu lotniczego (w 1951, 1952 i w 1954 r.).

Zbigniew Kwaśniewski

Srebrną odznakę szybowcową zdobył w lipcu 1951 roku. W rok później wyszkolił się w Aeroklubie Ostrowskim w pilotażu samolotowym. Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego III klasy (od 1962 roku) i pilota samolotowego turystycznego III klasy. Do końca 1964 roku wylatał na szybowcach 500 godzin, a na samolotach 200 godzin.

Za pracę w lotnictwie odznaczony został w 1964 roku Srebrnym Krzyżem Zasługi.

(j.r.k.)

Małe lotnictwo w szkole

JERZY KACZOREK

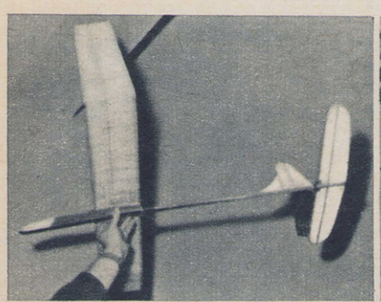
WSZYSCY modelarze uczęszczali lub uczęszczają do szkół. Wiadomo również, że większość modelarni zrzeszonych w APRL to pracownie szkolne. Można powiedzieć: szkoła jest „wytwórnią" modelarzy. Tak złożyło się, że w pracy szkoły (myślę o zajęciach praktyczno-technicznych) i w modelarstwie lotniczym zmieniono plany szkolenia. Wydaje mi się, że zarówno zajęciom technicznym jak i modelarstwu lotniczemu zmiany te wyjdą na dobre. Na zajęciach technicznych w szkole dziewczęta i chłopcy uczą się podstawowych połączeń drewna, metali i tworzyw sztucznych, uczą się także obróbki tych materiałów. Program szkolny jest urozmaicony, a realizowanie go uzależnione od wyposażenia pracowni w narzędzia i urządzenia mechaniczne oraz materiały.

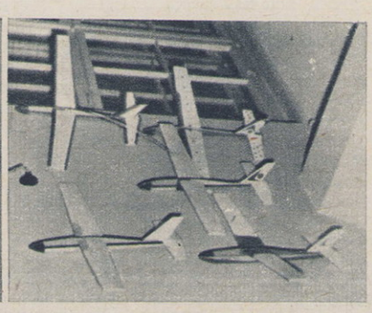
Jestem równocześnie nauczycielem w szkole i instruktorem modelarstwa lotniczego. Swoje doświadczenia zdobyte przy pracy nad modelami postanowiłem choć w części przekazać młodzieży szkolnej. Na zajęciach praktyczno-technicznych w klasach szóstych wprowadziłem zatem budowę modeli latających. Dziewczęta zbudowały modele „Promyk", chłopcy natomiast „Foki", które jak wiadomo są konstrukcjami mieszanymi ze styropianu i drewna. Tego typu modele zbudowane zostały w warunkach szkolnych, w czasie ośmiu godzin lekcyjnych (8 × 45 minut). Efekty końcowe pracy uwidoczniły się na polu startowym, gdzie najlepsze „Promyki" wykonują loty (przy użyciu holu trzydziestometrowego — lnianej cienkiej nitki) do 40 sekund.

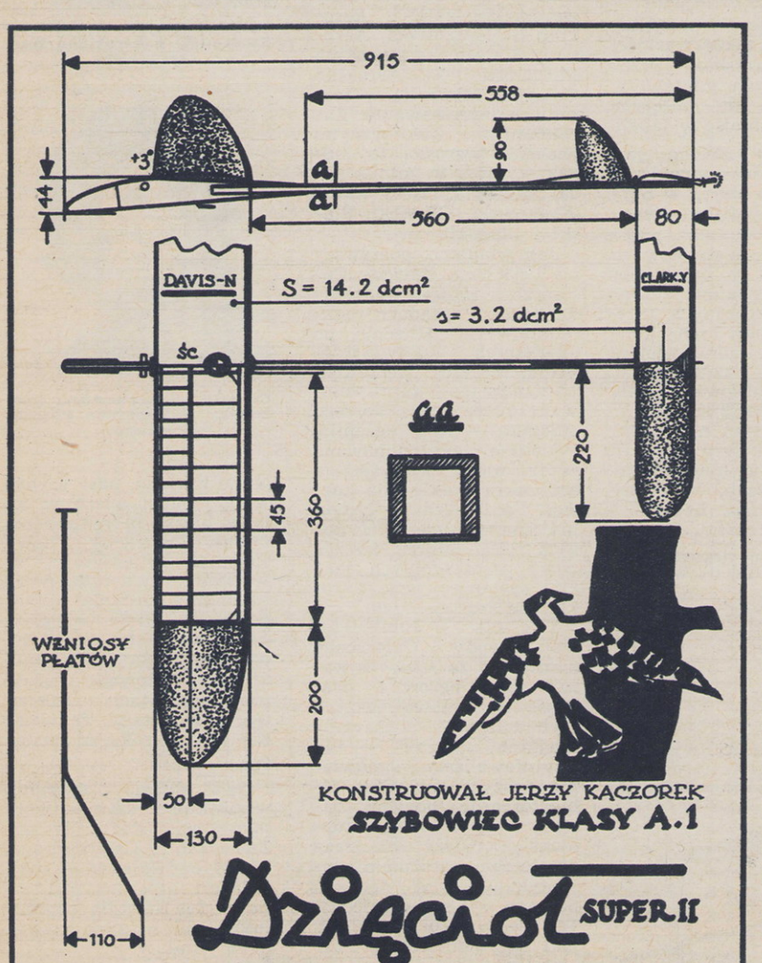
Zmiana programu w szkoleniu modelarskim podsunęła mi myśl przerobienia zestawowego „Dzięcioła". Przez odpowiednie zmiany i modyfikacje uzyskałem prawie wyczynowy model klasy A-1, wykonany wyłącznie z materiałów krajowych (patrz rysunek). Modele tego typu budują modelarze szkolący się w klasie pierwszej. Przeróbka modelu polega na zmniejszeniu części przedskrzydłowej, nadaniu nowego kształtu płozie kadłuba, wykonaniu końcówek skrzydeł i stateczników ze styropianu. Model, o którym wspomniałem, nie jest ostateczną wersją przeróbki, bowiem modelarze budują jeszcze konstrukcje bez użycia styropianu, zachowując wymiary zewnętrzne i ażurując żebra płaszczyzn stateczników i płata. Modelem bardzo podobnym w założeniach do opisanych wyżej konstrukcji jeden z modelarzy (Przemysław Dymarski) zwyciężył dwukrotnie w zawodach szkolnych w roku 1964, uzyskując średnie loty w granicach 140—150 sekund, startując na holu pięćdziesięciometrowym. Warto więc pokusić się o przeróbki nawet modeli standardowych, bowiem wyniki podniosą się i efekt końcowy będzie duży. Praca instruktora przy tych zadaniach będzie nieco utrudniona, bo opanowanie planów i konstruowanie modelu pochłoną dużo czasu, nie mówiąc o przygotowaniu odpowiednich materiałów do budowy modeli. Dużą pomocą w usprawnieniu pracy mojej modelarni jest piła tarczowa (o średnicy 100 mm i grubości 0,8 mm). Piłę wykonałem wykorzystując silnik od szlifierki na prąd jednofazowy.

Podałem kilka przykładów odnośnie modeli szybowców, nie będę natomiast opisywał przeróbek innych modeli budowanych z zestawów, np. modeli z napędem mechanicznym budowanych w oparciu o „Kosa", bo tego typu modele są bardzo popularne wśród młodzieży, a plany nowych konstrukcji tego typu pojawiają się często w prasie lotniczej.

Wypada na zakończenie zachęcić wszystkich modelarzy, którzy chcą podnieść właściwości lotne swych „Dzięciołów" i tych kolegów instruktorów, którzy pracują z młodzieżą szkolną, aby nie poprzestali na dotychczasowych osiągnięciach, ale stale poszukiwali nowych i coraz lepszych rozwiązań konstrukcyjnych i metodycznych.







NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Szóste, kolejne ogólnokrajowe zawody modeli rakiet w USA odbyły się w roku ubiegłym w dniach 19—22 sierpnia. Wiadomość podajemy co prawda nieco spóźnioną, ale szczegółowe informacje otrzymaliśmy dopiero obecnie, gdyż czasopisma modelarskie w Stanach są przedatowane i teraz dotarł do nas numer „American Modeler" z datą styczeń — luty 1965. A oto ważniejsze informacje, niestety bez konkretnych wyników.

Po raz pierwszy modelarzy rakietowych USA gościli naukowcy z NASA i na ich terenie (w Wallops Station) odbyły się doroczne zawody. Stąd też na pewno wyszła inicjatywa pokazów rakiet dużych, organizowanie prelekcji na różne tematy małego i dużego rakietnictwa, jak na przykład bezpieczeństwa, stateczności, telemetrii i radiolokacji. Jak zwykle, najwięcej uwagi poświęcano ocenie modeli redukcyjno-latających istniejących rakiet. Warto podać, że wśród licznych, bardzo starannych konstrukcji nie zabrakło sławnych „Wostoków" radzieckich wraz z rakietami nośnymi opracowanymi tak, jak je sobie kilkunastoletni konstruktorzy amerykańscy wyobrażają. Najokazalszy w tej kategorii był model rakiety „Aerobee" w skali 1:9, wykonany łącznie z wieżą startową wysokości 4,80 m.

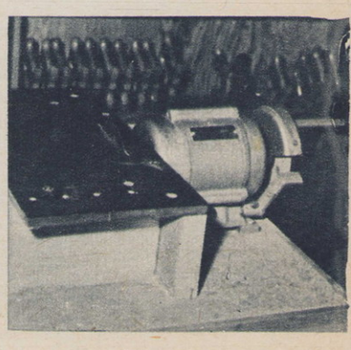
Wśród modeli wnoszących coś nowego do techniki małego rakietnictwa godna uwagi była rakieta zdalnie kierowana, mająca jako drugi stopień rakietoplan (sterowanie sterem wysokości). Inny model sterowany był giroskopem na wszystkich osiach swobody. Giroskop uruchamiany był przed startem przy pomocy sprężonego gazu. Interesująca była ponadto konstrukcja rakiety wyposażonej zamiast w spadochron zwykły — w skrzydła elastyczne typu Rogallo.

*

Jak wynika z biuletynu LOK, tegoroczny kalendarz tej organizacji obejmuje również konkurencje małego lotnictwa i rakietnictwa. W Sławie Śląskiej w dniach 24—29 mają odbędzie się kurs i eliminacje radiomodelarzy (wszystkich specjalności), w Rzeszowie natomiast startować będą rakietnicy (22—23 maja), a w Białymstoku konstruktorzy modeli latających (11—13 czerwca). Również w tym samym mieście i tym samym terminie zorganizowane zostaną zawody modeli samolotów na uwięzi. Zawody modeli zdalne sterowanych odbędą się we Wrocławiu w dniach 25—27 września (dotyczą one wszystkich specjalności).

*

W roku ubiegłym modelarze zrzeszeni w LOK uczestniczyli w 206 wystawach i 351 imprezach organizowanych na terenie całego kraju. Udział w wystawach wzięło 3 426 osób i 4 994 modeli, a w imprezach startowało 3 226 osób z 4 391 modelami.



NA MARGINESIE X ZAWODÓW CAŁOROCZNYCH

ZAWODY WIELKICH NADZIEI

Po opublikowaniu pełnych oficjalnych wyników X Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera czas na ich omówienie. Jak już wynika z zamieszczonego w dwóch poprzednich numerach zestawienia, nasze zawody cieszą się z każdym rokiem coraz większym zainteresowaniem. Jesteśmy więc głęboko zadowoleni, że w X Całorocznych Zawodach Szybowcowych, które zakończyły się 31 grudnia 1964 roku, wzięła udział rekordowa ilość uczestników wyrażająca się liczbą 424 pilotów.

Nasze zadowolenie — co tutaj ukrywać — jest podwójne. Cieszymy się, że Zawody Całoroczne gromadzą na starcie tak wielu doświadczonych szybowników oraz raduje nas to, że poziom ich oraz — a to najważniejsze — walka sportowa o zakwalifikowanie się do Szybowcowych Mistrzostw Polski nabiera cech niezwykłej rywalizacji. Wydaje się, iż minęły te czasy, kiedy to czołówka uczestniczących w naszych zawodach pilotów zdobywała 10 000 — 12 000 punktów.

Raduje nas ponadto fakt, iż po jedenastu latach organizowania, Zawody Całoroczne uzyskały tak wysoką rangę sportową, rangę popartą konkretnymi wyczynami, ba wynikami rekordowymi i to w skali międzynarodowej. Przy tej okazji pragniemy przypomnieć, że ta bez precedensu największa impreza szybowcowa na świecie, zainicjowana w 1953 roku przez czołowego pilota wyczynowego Aeroklubu Warszawskiego Ryszarda Bitnera, nie tylko przeszła najśmielsze zamierzenia organizatorów, ale stała się punktem wyjścia dla wielu klubów w kraju i aeroklubów narodowych za granicą do przeprowadzenia na własnym terenie podobnych lub zbliżonych do tych zawodów, które my właśnie prowadzimy.

Nie sposób o Zawodach Całorocznych mówić nam bez satysfakcji i dumy. Ostatecznie liczba 424 pilotów mówi sama za siebie. A przecież jeszcze cztery lata temu ogarniał nas podziw, gdy na starcie Zawodów Całorocznych stanęło 174 uczestników.

Krótko reasumując należy stwierdzić, iż z każdym rokiem jesteśmy świadkami przypływu nowych i co najważniejsze młodych pilotów wyczynowych, którzy pragną zmierzyć swoje siły z pilotami o większym doświadczeniu w ramach zawodów Całorocznych. Tak więc jesteśmy świadkami masowego wyczynu szybowcowego w naszym kraju, wyczynu, który podrywa na trasy przelotowe — w przypadku pomyślnych warunków atmosferycznych — często jednego tylko dnia ponad stu pilotów. Uważamy, iż ten fakt — w tym przypadku — nie wymaga komentarzy.

Zwycięzcą X Jubileuszowych Zawodów Całorocznych został Jan Wróblewski z Aeroklubu Bydgoskiego, rekordzista międzynarodowy i Szybowcowy Mistrz Polski 1963. Aczkolwiek nie przekroczył on cyfry 25 000 pkt uzyskanych w 1963 roku przez naszą sławną rekordzistkę Pelagię Majewską, to jednak zdobyte przez niego 20 678 pkt mówi wiele.

Spośród 424 uczestników ubiegłorocznych Zawodów Całorocznych — 121 pilotów rozegrało po trzy konkurencje, 92 zawodników zaliczyło po dwie konkurencje, a 211 szybowników — czyli połowa wszystkich startujących — tylko jedną konkurencję. W tym miejscu trzeba dopowiedzieć, iż są to rzeczywiście trzy najlepsze konkurencje. Były przypadki rozegrania i zgłoszenia czterech czy więcej konkurencji. Zgodnie jednak z regulaminem zawodów zalicza się jedynie trzy najlepsze.

Prawie dwie trzecie szybowników startujących należy uważać za tych, którzy właściwie rozpoczęli zawody i z różnych przyczyn nie zdołali wykonać dalszych przelotów i w konsekwencji zaliczyć drugiej lub trzeciej konkurencji.

Ogółem Komisja Sędziowska Zawodów Całorocznych zakwalifikowała 758 przelotów. Spośród nich na uwagę zasługuje wykonanie 100 przelotów docelowo-powrotnych ponad 300 km, 99 prędkościowych przelotów po trasie trójkąta 300 km oraz 18 punktowanych przelotów prędkościowych po trasie trójkąta 500 km. W tym miejscu z satysfakcją pragniemy odnotować stałe podnoszenie poziomu rozgrywanych konkurencji. Wyrażało się ono nieustannym wzrostem tak długości tras przelotowych jak i odsetkiem przelotów kończących się powrotem na macierzyste lotnisko.

miejsce	zdobyte punkty	ogółem pilotów
1 — 2	20 678 — 20 312	2
3 — 4	16 770 — 16 201	2
5	15 687	1
6 — 8	14 824 — 14 120	3
9 — 20	13 838 — 13 128	12
21 — 38	12 883 — 12 041	18
39 — 53	11 947 — 11 035	15
54 — 66	10 850 — 10 028	13
67 — 83	9 821 — 9 149	17
84 — 97	8 986 — 8 059	14
98 — 117	7 972 — 7 069	20
118 — 138	6 994 — 6 105	21
139 — 166	5 998 — 5 008	28
167 — 206	4 960 — 4 008	40
207 — 262	3 984 — 3 040	56
263 — 337	2 970 — 2 040	75
338 — 424	1 980 — 1 040	87

Na podkreślenie zasługuje również fakt, iż dominującą rolę w ubiegłorocznych zawodach odegrały przeloty po trasach zamkniętych.

Interesująco przedstawiają się także wartości punktowe uzyskane przez poszczególnych pilotów, w porównaniu do zajętych przez nich miejsc w tabeli.

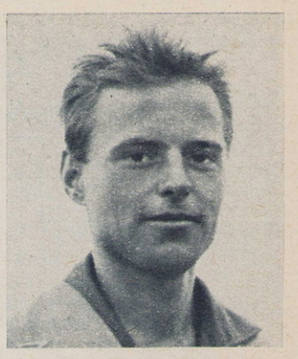
Z każdym rokiem jest coraz trudniej wywalczyć sobie prawo startu w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Jeśli na jedno miejsce w mistrzostwach Polski 1964 — było dziesięciu kandydatów z Zawodów Całorocznych, to w bieżącym roku tych kandydatów na jedno miejsce jest aż dziewiętnastu. Wartość punktowa wzrosła o co najmniej 2 000 pkt. W związku z tym nie wszyscy piloci, którzy uzyskali 12 000 pkt w ubiegłorocznych zawodach, będą mogli startować w Lesznie.

W klasyfikacji klubowej podobnie jak w roku 1963 zwyciężył zdecydowanie Aeroklub Wrocławski, przejawiający niezwykłą ruchliwość w zakresie wyczynu szybowcowego. W tym miejscu, oprócz kierownictwa klubu, pragniemy złożyć serdeczne gratulacje inicjatorom latania szybowcowego we Wrocławiu — instruktorom: Aleksandrowi Pawlikiewiczowi i Zdzisławowi Majewskiemu. Aeroklub Wrocławski uzyskał łącznie 237 638 pkt. Na drugim miejscu uplasował się Aeroklub Warszawski, który zdobył 200 426 pkt. Dalsze miejsce zajęły: Aeroklub Stalowa Wola, Aeroklub Białostocki, Aeroklub Poznański i Aeroklub Gdański. Mimo iż w tym roku zainteresowanie Zawodami Całorocznymi znacznie wzrosło, to jednak wyjątek in minus nadal stanowią cztery kluby (Krakowski, Gliwicki, Śląski i Słupski).

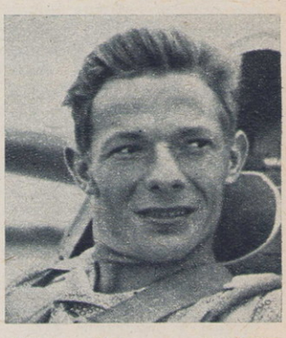
Jak wiadomo, począwszy od 1963 roku Zawody Całoroczne przeprowadzamy na nowych zasadach regulaminowych. Obecnie, po dwuletnich doświadczeniach, możemy stwierdzić, iż zasady te — zaproponowane przez mgra Jerzego Adamka — zdały egzamin. Podobnie zaproponowana przez niego klasyfikacja klubowa okazała się bardzo pożyteczna. Dzięki niej można określić w danym roku wysiłek wyczynowy poszczególnych sekcji szybowcowych aeroklubów regionalnych.

Tak więc X Jubileuszowe Zawody Całoroczne mamy już za sobą. Wykazały one ogromną prężność wyczynową naszych szybowników. „Zawody wielkich nadziei" — tak zatytułowaliśmy omówienie naszych zawodów. Ubiegłoroczne bowiem zawody były wielkim szturmem młodzieży na trasy przelotowe, szturmem niespotykanym w dziejach naszego szybownictwa. Ten wspaniały rozmach, jaki zademonstrowali całemu krajowi nasi szybownicy, budzi wiarę w to, iż w bieżącym roku przeżywać będziemy nowe sukcesy. Wierzymy, że właśnie w tym roku przekroczona zostanie przez polskiego pilota odległość 1 000 km — ta magiczna odległość, do pokonania której startowano już w ubiegłych latach. Chcemy być optymistami, że właśnie w tym roku to nastąpi.

Na koniec życzymy wszystkim szybownikom pomyślnego startu w XI Zawodach Całorocznych. Mamy nadzieję, że w roku 1965 przekroczona zostanie liczba 500 startujących pilotów w naszych zawodach. **(m).**



Zwycięzca X Zawodów Całorocznych — Jan Wróblewski z Bydgoszczy.



Drugie miejsce — Stanisław Kluk z Aeroklubu Stalowa Wola.

Trzecie miejsce — Wiktor Sznurowski z Aeroklubu Warszawskiego.

Czwarte miejsce — Adela Dankowska z Aeroklubu Poznańskiego.

Wysokowyczynowe szybowce „Foka" przed startem do przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 300 km. Foto: Koszewski (2), J. Szymański (1), T.M. (1), J.P. (1)

QUO VADIS SPORT BALONOWY?

JERZY POMIANOWSKI

BARDZO licznie, jak na tego rodzaju posiedzenie, zebrali się działacze lotniczy dnia 10 stycznia br. w warszawskiej siedzibie Aeroklubu PRL, by radzić o aktualnej sytuacji i najbliższych perspektywach sportu balonowego. Już sam fakt przybycia przedstawicieli z wielu aeroklubów regionalnych skłania do wniosku, że sprawy „nadętej konkurencji", nasze narodowe piękne tradycje, są i obecnie bliskie sercom pilotów.

Oczywiście uczucie sympatii i przywiązanie do tradycji nie jest w stanie pokonać piętrzących się przed lataniem balonowym trudności. Społeczny zapał to tylko jedna strona zagadnienia. Druga — jakże istotna i żywotna — to problemy finansowe, a także ograniczenia związane z zarządzeniami władz ruchu lotniczego.

Te właśnie względy zaważyły głównie na tym, że ubiegły rok charakteryzuje regres sportu balonowego. Z planowanych 40 odbyło się w ciągu całego sezonu tylko 6 lotów. Jak mała to cyfra, zważywszy, że cztery ośrodki dysponują czterema balonami. Nie odbyły się również planowane zawody o memoriał ppłk. Franciszka Hynka. Czy jednak zeszłoroczne niedostatki winny stać się przyczyną defetyzmu w szeregach naszych zasłużonych nestorów i młodych entuzjastów sportu balonowego? Stanowczo twierdzę, że NIE. I zaraz tę opinię postaram się uzasadnić.

Zacząć trzeba od wypowiedzi prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza, który uczestniczył w balonowych obradach i stwierdził m. in.:

Nie stać nas i chyba nie ma ku temu ani warunków ani specjalnych wskazań, aby sport balonowy rozwinąć na miarę szybownictwa czy spadochroniarstwa. Kierownictwo sportu lotniczego jednak — zapewnił prezes — przywiązuje dużą wagę do znaczenia propagandowego lotów balonowych, aspektów sportowych związanych z nimi i jest zainteresowane w dalszym ich kontynuowaniu. Dlatego mimo ograniczeń finansowych organizacji sport balonowy otrzyma na bieżący rok dotacje. Zawarto również porozumienie z władzami ruchu lotniczego, ustalające rejony i formy zgłaszania lotów balonowych. Potrzebą chwili jest program działalności balonowej na najbliższe lata, określający dokładnie zarówno bieżące potrzeby jak i planowane inwestycje. Zakładać należy przy tym decentralizację działalności balonowej oraz możliwość korzystania przez sekcje z uzyskanych dochodów własnych...

Ze sformułowań tych wynika wyraźnie, że Zarząd Główny Aeroklubu PRL wśród niezliczonych swych zagadnień widzi i docenia sport balonowy. W tej sytuacji oczywiste się staje, że tegoroczne rezultaty zależeć będą od intencji i społecznego wysiłku działaczy. Byłoby nietaktem i świadectwem braku rozeznania pytanie, czy można na nich polegać. Nikt, kto był 10 stycznia na Krakowskim, nie ma w tej mierze cienia wątpliwości.

Nie znaczy to bynajmniej, że tworzący ponoć cuda zapał oparty nawet częściowo o zaplecze materialne to już wszystko. Na drodze do przysłowiowej sławy (wybaczcie płynącą z serca dygresję: Burzyński, Hynek, Janik — oj, niosła się niegdyś ta sława przez kontynenty) stoi kłopotów i kłopocików bez liku. Wyliczmy — w moim pojęciu — najistotniejsze.

● Zgodnie z obowiązującą instrukcją loty balonowe odbywać się będą w warunkach VFR (przy pełnej widoczności ziemi). Czy ostre ograniczenia wprowadzone przez władze ruchu lotniczego nie są podyktowane brakiem znajomości specyfiki balonowej oraz zbytnią asekuracją i troską o bezpieczeństwo... za biurkiem? Kwestia ta powinna być rozstrzygnięta na odpowiednim szczeblu. Balon w powietrzu jest przecież doskonale widoczny z kilkunastu kilometrów i nigdy w odróżnieniu od np. szybowca nie wykona niezamierzonego manewru.

● Należy przywrócić (jedyny!) etat technika balonowego, który w specjalnym pomieszczeniu zajmowałby się remontami sprzętu, nadzorował konserwacje oraz budował nowe balony.

● Konieczna jest budowa nowych balonów — istniejące w niedługim czasie będą wycofane z eksploatacji. Plan postępu technicznego powinien zakładać co 2—3 lata nową jednostkę. Jest to mało kosztowne, ponieważ można otrzymać z wojska wycofane balony na uwięzi. Cena nowego balonu wynosi zaledwie 20—30 000 złotych.

● Celem zapewnienia stałego dopływu nowych kadr do sportu balonowego każdego roku winno szkolić się około 20 pilotów i co najmniej jednego instruktora.

● Trzeba się starać, by każda impreza centralna miała w programie otwarcia propagandowy start balonu.

● Powojenne sukcesy pilotów balonowych za granicą — I miejsce Makaruka i III Gawęckiego na zawodach w Holandii — świadczą, że powinniśmy starać się o utrzymanie kontaktów międzynarodowych i umożliwiać starty naszym baloniarzom w konkurencji europejskiej.

● Warto zainteresować działalnością balonową organizacje młodzieżowe, a szczególnie Związek Młodzieży Socjalistycznej, np. zorganizować wspólny obóz.

● Wszystkie poczynania oprzeć o konkretnie opracowany, uwzględniający aktualne możliwości i w miarę daleko wybiegający w przyszłość program działania. Jego poszczególne elementy z odpowiednim uzasadnieniem przedstawiać Zarządowi Głównemu celem rozpatrzenia ich i akceptowania.

● W bieżącym roku, wobec zastoju w ostatnim okresie i trudności niektórych aeroklubów w organizowaniu startów balonowych, przeprowadzić specjalny obóz szkoleniowy w Jeleniej Górze.

● Celem zwiększenia liczby startów propagandowych (te zawsze są też szkoleniowymi) przystosować wózek do przewozu butli z gazem.

Na niebie beniaminek wśród naszych balonów — „Polonez", sekcji balonowej Klubu Sportowego „Unia" w Tarnowie. Sekcja ta to dobry wzór dla innych klubów sportowych przy wielkich zakładach przemysłowych.

● Kierownictwo Aeroklubu Podhalańskiego i przedstawiciel odpowiedniej komórki ZG APRL powinni przeprowadzić rozmowy z kierownictwem Klubu Sportowego „Unia" w Tarnowie celem polepszenia pracy tamtejszej sekcji balonowej. Może właśnie tam odbyłaby się część obozu szkoleniowego?

● Aeroklubom w Białymstoku, Jeleniej Górze i Rzeszowie — ośrodkom zainteresowanym działalnością balonową, zapewnić możliwą pomoc w tym zakresie.

Chyba wystarczy. Roboty — jak widać — huk. Kto więc czuje się na siłach i ma chęć społecznie działać w lotnictwie, będzie w sekcji balonowej mile widziany. Przypominamy, że obok wymienionych wyżej klubów sportem balonowym zajmują się już aerokluby w Warszawie, Poznaniu, Nowym Sączu i Katowicach. A wszystkie ogólne uwagi i postulaty prosimy kierować pod adresem Działu Balonowego ZG APRL. Wyłoniona do opracowania programu działalności balonowej komisja w składzie inż. inż. Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik, Jan Gawęcki i Stanisław Mosica wszelkie nadesłane projekty rozpatrzy z całą wnikliwością. Jeżeli więc sprawy balonowe są Wam bliskie — nie zwlekajcie. Piszcie albo lepiej zgłoście się do najbliższej sekcji do konkretnej roboty. A — mogę śmiało zapewnić — jeden obserwowany z kosza balonu wschód słońca pokryje wszelkie poniesione straty czasu i siły...

W sukurs — jak zawsze — pośpieszyła też „Skrzydlata Polska". Pod patronatem naszej redakcji będzie się odbywał obóz balonowy w Jeleniej Górze. Dla dobrego towaru reklama jest zbędna i dlatego nie namawiam, byście starali się w swoich klubach o skierowanie na ten obóz. Ale cieszył się będę ze spotkanej w Jeleniej Górze w balonowym koszu każdej Nowej Twarzy.

Zawody balonowe, do których start odbywać się może ze stadionów sportowych, stanowią dla widzów niemałą atrakcję. *Foto: H. Kucharski (2)*

PODNIEBNY FRONT

Gen. płk. A. I. POKRYSZKIN

Publikujemy czwarty fragment opowieści trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego generała pułkownika A. Pokryszkina, noszącej tytuł „Niebo wojny". Autor opisuje w niej wydarzenia poprzedzające napaść Niemców hitlerowskich na ZSRR oraz walki powietrzne w pierwszym dniu wojny na pograniczu Rumunii i Związku Radzieckiego.

Krótka seria. Struga powietrza z jego silnika przewróciła mnie. Rzuciłem samolot w prawo, poderwałem w górę, znalazłem się nad bombowcami i — o zgrozo! — zobaczyłem na skrzydłach czerwone gwiazdy.

Nasze! Ostrzelałem swego.

Znajduję się nad grupą, patrzę i nie wiem co począć dalej. Lecę kilka sekund, jak bym był uwiązany do „mego" bombowca, myślami jestem z załogą, która teraz chyba decyduje — co robić.

Lecz oto nadlatuje grupa naszych myśliwców, które wystartowały w ślad za mną. Prowadzący zbliża się do ostatniego bombowca na drugim skrzydle, szykuje się do ataku.

„Zestrzelą wszystkie" — przemknęła myśl. I wtedy ja, który pierwszy zaatakowałem swoich, w obawie o los bombowców rzucam się między myśliwca i upatrzoną przezeń ofiarę. Przechylam samolot ze skrzydła na skrzydło, krzyczę z całej siły: „Nasze!" Radiostacji na naszych „MiG—3" nie było i nawet w tak dramatycznych momentach jedynym i uniwersalnym środkiem łączności było przechylanie maszyny ze skrzydła na skrzydło.

MYŚLIWIEC omal nie zderzył się ze mną, skręcił gwałtownie w bok. Ale za nim lecą pozostałe. Piloci dostrzegli, że uszkodzony przeze mnie bombowiec zniżał się do lądowania ze schowanym podwoziem i, nie patrząc tak jak i ja przedtem, rzucili się na swoich. Teraz, chcąc nie chcąc, musiałem toczyć walkę z własnymi myśliwcami. Miotam się przed nimi, daję serie ostrzegawcze z karabinów maszynowych. Na jednych działa to, na innych nie — niektórzy zdążyli, mimo wszystko, oddać serię, na szczęście niecelne, nade mną.

W tym czasie bombowce nasze zbliżyły się już do lotniska w Grigoriopolu. Tu, jak zdążyliśmy się zorientować, czekały na nie dwie grupy „SB" i „Czajki". Wszystkie grupy połączyły się i wzięły kurs na zachód. Myśliwce osłony dołączyły do nich. Tak oto w pierwszym dniu wojny na naszych oczach, pomyślnie wcielano w życie zasadę współdziałania różnych rodzajów lotnictwa, o której tyle mówiło się na zajęciach. Piękne ugrupowanie bombowców, prawidłowe rozmieszczenie grupy osłony — wszystko to cieszyło nas, wzbudzało uczucie dumy i siły. Zwarte grupy naszych samolotów płynęły majestatycznie w kierunku zachodzącego słońca.

A dla mnie, jednego spośród kilkudziesięciu pilotów znajdujących się w powietrzu, nie było miejsca w ugrupowaniu, ani na ziemi.

Moi przyjaciele z pułku, nastraszywszy porządnie kolegów w powietrzu i na ziemi (lotnicy z Grigoriopola mówili potem, że kule trafiały nawet na ich lotnisko), nie mając rozkazu towarzyszenia bombowcom wracali do bazy. Ja nie mogłem po takim przewinieniu od razu stanąć przed obliczem dowódcy pułku. Bombowiec wylądował przecież gdzieś w polu...

Duża grupa naszych samolotów, lecących na zachód, nie zniknęła jeszcze z pola widzenia — postanowiłem więc lecieć z nimi. Pragnąłem bowiem moralnie zrehabilitować się zarówno wobec bombowców, jaki i pilotów macierzystego pułku, rozładować w walce uczucie przygnębienia.

Dopędzić je nie było trudno: mój samolot osiągał dużą prędkość. Ale towarzyszyć bombowcom — to nudne zajęcie dla pilota myśliwskiego. Oni oczywiście lecą bombardować lotnisko w Romanie — tam bowiem jest cel godny takiej wyprawy. A skoro tak, to dlaczego ja, który nie mam określonego miejsca w ugrupowaniu, nie miałbym polecieć tam wcześniej? Będę krążyć nad lotniskiem i może uda mi się chociaż o kilka minut opóźnić start myśliwców nieprzyjaciela. Przyczyniłbym się w ten sposób do skuteczniejszego wykonania przez kolegów zadania bojowego.

I oto znów jestem nad Romaniem. Sam jeden. Tu nadal panuje spokój. Teraz dopiero przeciwlotnicy zaczynają strzelać i w moją stronę mkną serie z broni maszynowej. Zmniejszam wysokość, po czym wzbijam się w górę, wykonuję zakręt i patrzę, czy „Messerschmitty" nie startują. Ze stoiska kołuje w kierunku startu para myśliwców. Szykuję się do ataku. Mam duży zapas prędkości, nurkuję. „Messerschmitty" wiedzą jednak doskonale, że w czasie startu na pewno zestrzelę jednego z nich i zamierają w miejscu. Czekają aż przelecę i znajdę się przed nimi. Moje serie widocznie nie są celne, w każdym razie nie mogłem przekonać się czy trafiłem przyczajonego na starcie „Messerschmitta".

Mijają minuty, a naszych bombowców wciąż nie ma. Czyżby bombardowały przeprawę?

Zbliżam się do Prutu. Wszystko wskazuje na to, że nasze samoloty istotnie zrzuciły ładunek bomb na zgrupowanie wojsk nieprzyjacielskich. Tak jest: w przodzie, na prawym brzegu rzeki unosi się wysoka ściana czarnego dymu, kurzu i ognia.

Dopędzam grupę, poznaję własne samoloty. Lżej się robi na sercu, gdy widzę swoich i równocześnie uświadamiam sobie, że być może moja obecność nad lotniskiem w Romanie na coś się przydała.

Bombowce rozdzieliły się. Osiem z nich skręciło w lewo, w kierunku naszego lotniska. Lecę opodal i po raz nie wiadomo który liczę je. Osiem. Tak, to ta dziewiątka. Jeden jest gdzieś na ziemi. Co z nim się dzieje? Nic nie wiedziałem o nim i bardzo mi było przykro, że tak się stało. Dowiem się wszystkiego dopiero po upływie kilku lat, właściwie już po wojnie, gdy spotkam pewnego pilota bombowego i ten opowie mi o pierwszym locie bojowym jego eskadry, stacjonującej na początku wojny obok nas, w Kotowsku, o myśliwcu, który zaatakował ją i o załodze, której los okazał się tak tragiczny...

Szybko zmieniająca się sytuacja wpłynęła na złagodzenie skutków przewinienia zarówno mego, jak i pozostałych. W innej sytuacji fakt ten omawiano by dziesiątki razy na różnych odprawach, zebraniach, naradach, w rozmowach indywidualnych i pogadankach, poruszano by szczegóły, badano przyczyny tej nieprzyjemnej sprawy... Surowa rzeczywistość od razu podsunęła dowódcy pułku i komisarzowi nowe formy pracy z ludźmi, wypowiedzi ich stały się zwięzłe, rzeczowe.

Na stoisku przy samolotach, które wraz z nami przeszły dziś chrzest bojowy, omówili oni krótko udane i nieudane loty bojowe. Stojąc na zoranej ziemi, wśród stratowanych i nietkniętych jeszcze łodyg kukurydzy, obnażywszy głowy, uczciliśmy chwilą milczenia pamięć kolegów, którzy w pierwszym dniu wojny oddali życie za ojczyznę — pilota Owczinnikowa i technika naszej eskadry Komlewa. Jeden z nich spadł na swoje lotnisko przeszyty w powietrzu seriami niemieckich myśliwców, drugiego trafił odłamek bomby nieprzyjacielskiej.

Pełne smutku były zarówno słowa komisarza, nasze milczenie, jak i szum kołyszących się liści na wietrze. Ale żal musiał ustąpić miejsca trosce o dzień jutrzejszy. W tym czasie każdy z nas zdawał sobie bowiem sprawę, że błędy naprawiać można tylko czynem i szczerym, trafiającym w sedno sprawy, słowem. I dlatego niezwykle trafnie i słusznie mówili dowódcy i piloci o przyczynach tego wypadku.

A oto ich słowa:

— Dlaczego nam, myśliwcom, ani razu nie pokazano „Su-2", które zaatakowaliśmy dziś, biorąc je za obce?

— Mówią, że są jeszcze jakieś „Pe-2". I one też mogą oberwać od swoich.

— To sprawa państwowa... Nowe samoloty trzymano w tajemnicy!

— Niezła „tajemnica". „Su-2" znajdują się w Kotowsku, obok nas, wszystkie handlarki z rynku widziały je codziennie.

— Samoloty wchodzą w skład naszej dywizji, a my po raz pierwszy ujrzeliśmy je dopiero w powietrzu.

Dowództwo nie miało czasu się tym zająć — musiało badać przyczynę popełnienia „przestępstwa" przez Figiczowa!

— Skończyliście? — Wiktor Piotrowicz dał znak ręką, aby się uciszyli, po czym zaczął mówić.

Człowiek ten potrafił bardzo obiektywnie oceniać fakty, nikomu nie darował winy. Dostało się więc szefowi sztabu, który dał sygnał natychmiastowego startu do lotu bojowego: musiałem również i ja pocić się i rumienić przed kolegami, chociaż dowódca zdawał sobie sprawę, iż w sytuacji, gdy wojska nie są należycie przygotowane do działań, tego rodzaju wypadki są nie uniknione. Następnie przeszedł do wydarzeń dnia, które dodały otuchy, pewności siebie, pozwoliły uwierzyć we własne siły.

Lejtenat Mironow zestrzelił w rejonie Bielc „Henschla-126". Była to pierwsza zapłata, wrogowi za naruszenie naszych granic przez zwiadowców powietrznych. Kapitan Atraszkiewicz strącił dziś nad lotniskiem w Bielcach dowódcę grupy lotniczej, znanego w Niemczech asa, odznaczonego krzyżem żelaznym. A więc wsławionych asów również można zmusić do fikania koziołków w powietrzu i chwytania się w ostatniej chwili zbawiennej linki spadochronu. Kapitan Mrozow nad Kiszyniewem, zniszczył taranem nieprzyjacielskiego myśliwca, sam zaś wylądował szczęśliwie. Kapitan Kaftanow w czasie nalotów na Kiszniew zamienił w pochodnie trzy samoloty nie-

przyjacielskie. Dzielnie spisali się w pierwszym dniu wojny piloci 67 pułku myśliwskiego. Zaatakowali oni wspólnie dużą grupę bombowców niemieckich i zestrzelili osiemnaście z nich. Szczątki osiemnastu maszyn nieprzyjacielskich na zawsze pozostały na naszej ziemi.

Wszystkim ulżyło na sercu. Jutro będziemy mądrzejsi. Podczas wykonywania lotów widzieliśmy już ciągnące w kierunku granicy kolumny naszej piechoty, artylerii konnej, czołgów. W ogniu walk poczęła wyłaniać się przed wrogiem żywa zapora, stawiana przez armię i naród radziecki.

Z takimi myślami, w takim nastroju, mieliśmy za chwilę wsiąść na mocno wysłużoną już ciężarówkę i udać się na kolację, a następnie na krótki odpoczynek. I nagle ciszę zapadającego zmierzchu zakłócił czyjś okrzyk:

— Samoloty!

Leciały z zachodu wprost na nasze lotnisko. Ugrupowanie ich nie świadczyło wcale o potędze bojowej — leciały bowiem rozciągniętymi trójkątami, niektóre zaś wlokły się samotnie. Tak mogła wracać tylko grupa myśliwców po ciężkiej walce. Ostatnie promienia zachodzącego słońca rzucały purpurowy blask na zmęczone, podchodzące do lądowania samoloty!

— Nasze! Na pewno opuściły Bielce.

Pierwszy wylądował z prostej. Dostrzegłem, jak milczący przez cały wieczór Dowbnia, przycisnąwszy mapnik do biodra, pobiegł w tamtą stronę.

Piloci, którzy przylecieli przed chwilą, pozostawiwszy samoloty, szli teraz grupami, lub pojedyńczo, w kierunku SD. Koledzy obstąpili ich i idąc wraz z nimi, wypytywali, słuchali uważnie. Ale tamci nie byli zbyt rozmowni. I w ogóle nie byli podobni do nas — mundury zakopcone poplamione oliwą; ten i ów w bandażach, głosy zachrypnięte, spojrzenia surowe.

Ale oto jeszcze ktoś leci. Zupełnie nisko. Nie, to nie jest lot koszący — po prostu ląduje bez paliwa. Śmigło stoi już w miejscu. Rozległ się zgrzyt. Samochód sanitarny natychmiast pomknął w tamtą stronę.

Oni — walczący dziś, w pełnym tego słowa znaczeniu, byli już żołnierzami frontowymi, od nich czuć było zapach prochu.

Atraszkiewicz krótko zrelacjonował przebieg wydarzeń w Bielcach.

— Przyleciały „Junkersy", zrzuciły bomby. Dział przeciwlotniczych dużo nie mieliśmy. Zbiorniki z paliwem od razu stanęły w płomieniach, rozerwały się. Wielu robotników odniosło rany. Wystartowaliśmy, wszczęliśmy walkę powietrzną. Technicy w tym czasie wynosili rannych spod ostrzału. Odparliśmy atak... Po upływie kilku godzin przyleciała następna grupa — zaczęła bombardować miasto. Broniliśmy miasta. Budynki teraz płoną, całe dzielnice spowite dymem. Przybiegły żony dowódców: „Co począć?" Oddaliśmy im wszystkie samochody, aby dzieci ewakuować. Pozlewaliśmy resztki paliwa — zatankowaliśmy samoloty. Spodziewaliśmy się kolejnego nalotu. „Junkersy" przyleciały po raz trzeci. Zadanie ich było proste: zbombardować w poprzek pas startowy i ostatecznie uczynić lotnisko niezdatne do użytku. Wszczęliśmy walkę z „Messerschmittami". Walczyliśmy, spoglądając równocześnie czy starczy paliwa, aby dociągnąć do waszego lotniska....

— Jak zginął Owczinnikow? — spytałem.

— Na naszych oczach. Spadł na lotnisko wraz z samolotem.

— Zestrzelili go w walce?

— W walce — ciągnął podnieconym głosem Atraszkiewicz. — Dopadli go w momencie, gdy wykonywał łagodniutki wiraż. Kręcił wyuczoną karuzelę, a tymczasem para „Messerschmittów" zaatakowała go z tyłu i zestrzeliła. Tylko rozważna brawura może zapewnić zwycięstwo!

Obok nas przemknęła sanitarka. Pilot Owsiannikow, z zabandażowaną głową, wyjrzał z niej i zawołał wesoło:

— Witam walecznych lotników zaplecza!

Tak więc z nim wszystko w porządku. A na temat „zaplecza" porozmawiamy jeszcze i coś niecoś mu wyjaśnimy.

— Tylko Mironowa długo nie widać.

Atraszkiewicz przystanął:

— Nie wylądował jeszcze? Leciał przecież razem z nami.

Nadsłuchujemy — w powietrzu panuje wieczorna cisza.

Piloci, stojący przed stanowiskiem dowodzenia, wołali na kolację. Koledzy wsiadali na ciężarówkę, pomagali sobie wzajemnie, przytrzymywali się. I to co dawniej było zwykłą sprawą dnia codziennego, dziś wydawało się drogie, zdobyte w ciężkiej walce i trudnych lotach bojowych. Trwała wojna, ale wszystko było jak wczoraj — ciężarówka ramię, przyjacielala, kolacja.

Atraszkiewicz, widząc mnie, stojącego z boku, zawołał:

— Siadaj! Jedziemy!

— Poczekam jeszcze. Może Mironow przyleci. Ciężarówa pojechała. Niebo i ziemia niepokoiły ciszą. W tym milczeniu kryło się coś tajemniczego.

Przed świtem znów ruszyliśmy na lotnisko. Wszyscy senni, milczący. Ciężarówka rozwozi nas wprost do samolotów. Zeskoczywszy na ziemę, dostrzegłem przy swoim „Migu" technika lotniczego — przeprowadzał próbę silnika.

Technik, ujrzawszy mnie, wyskoczył z kabiny i zameldował, że samolot gotowy do lotu. Słuchając jego słów uświadamiam sobie, że człowiek ten wcześniej ode mnie przybył na lotnisko, a wczoraj, odjeżdżając, zostawiłem go przecież tu, przy samolocie. Pod skrzydłem leży pokrowiec. Technik wskazując nań, mówi:

— Połóżcie się proszę, towarzyszu dowódco. Zdrzemnijcie się.

„Towarzyszu dowódco"... — powtarzam w myśli słowa technika, ale nie kładę się. Przechadzam się obok samolotu. Technik mimo woli bowiem przypomniał mi, że jestem zastępcą dowódcy eskadry i ponoszę odpowiedzialność nie tylko za siebie, ale i za innych. Ciekawe, jak też dziś dowództwo ustosunkuje się do mnie? Czy powierzy wykonania poważnego zadania?

Huczą silniki; raz po raz rozlegają się odgłosy wystrzałów, w niebo tryskają smugi pocisków — mechanicy próbują uzbrojenie.

Świta. Step mieni się ożywiającą gamą kolorów. Coraz częściej spoglądamy teraz na horyzont i w stronę SD pułku — czy nie jedzie samochód osobowy. Ukazała się ciężarówka, a na niej kelnerki w widocznych z daleka białych chusteczkach na głowach.

Nie zdążyliśmy jeszcze dopić gorącej kawy, którą poczęstowały nas kelnerki, a już dowódcy eskadr wołali swych pilotów na odprawę. Otrzymałem zadanie: lecieć z Siemionowem na rozpoznanie, sprawdzić co dzieje się na Prucie na odcinku od Ungheni do Stefanesti, ustalić czy są tam przeprawy.

... Wysokość — wystarczająca do prowadzenia walki powietrznej. Drugi raz lecę na rozpoznanie i zauważyłem, że wysokość uzależniona jest od kilku warunków: widoczności, możliwości prowadzenia walki i stosowania manewru w strefie ognia artylerii przeciwlotniczej. Można by, oczywiście, lecieć niżej, ale wtedy zmniejszy się zakres obserwacji i w razie ataku myśliwców nie będę miał zapasu wysokości. W czasie lotu nie rozważa się tego tak szczegółowo, z aptekarską dokładnością. Decyzję podejmuje się zazwyczaj błyskawicznie, ale raz powzięta decyzja pozostawia w pamięci jakiś ślad, wzbogaca doświadczenie.

Zbliżamy się do Prutu — w tym rejonie nie widać żadnych śladów przeprawy. Nieprzyjaciel nie może dojść do siebie po wczorajszym ataku naszych bombowców.

Skręcamy na północ. Głowa jest w ciągłym ruchu; kto nie chce prowadzić systematycznej obserwacji przestrzeni powietrznej, ten drogo musi płacić za swoje lenistwo. Z tyłu, na tej samej wysokości, widzę trzy „Messerschmitty". Oho — nieco wyżej jeszcze dwa. Razem pięć! Trzeba szybko decydować, co robić. Nie wiem czy mój prowadzony widzi już je, a powinien widzieć. Przechylam samolot ze skrzydła na skrzydło i wykonuję zakręt. Lecę w kierunku „Messerschmittów". Te dwa, nad nami, zachodzą z boku, szykują się do ataku. „Pięć" — świdruje w głowie myśl. Ale w tej chwili z całej trójki widzę tylko jednego, który leci na czele. On, podobnie jak i ja, jest prowadzącym, leci naprzeciw mnie; na widok obcego samolotu ogarnia mnie jakaś okrutna, niepohamowana złość.

Włączam pełny gaz, przestawiam śmigło na mniejszy skok. Samolot ze strasznym wyciem pędzi w kierunku nieprzyjaciela. Odczuwam gwałtowną zmianę prędkości. W tym momencie pomyślałem o Siemionowie: „Oby tylko nie pozostał w tyle!"

Prędkość zbliżania ogromna, „Messerschmitt" rośnie wprost w oczach. Strzelam i równocześnie widzę nieprzyjacielską serię. Smugi krzyżują się nad nami i znikają w przestworzach. I wtedy obaj zrozumieliśmy, że w tym momencie nie mogliśmy sobie wyrządzić wzajemnie szkody, ale skoro przelecieliśmy obok siebie w tak bliskiej odległości, to już nie uniknięmy pojedynku.

Stosując swój ulubiony sposób pilotowania — wzbijam się prawie pionowo w górę. Ale gdzie Siemionow? Nie widać go. Samolot pnie się w górę, zakres obserwacji ograniczony. Prędkość zmniejsza się już, przechylam energicznie samolot na prawe skrzydło. O zakręcie w prawo pomyślałem w chwili, gdy osiągnąłem odpowiednią wysokość. „Messerschmitty", z którymi minąłem się w czasie ataku czołowego, powinny były, według mego przypuszczenia, wykonać zakręt bojowy w lewo. My, piloci, zawsze chętniej i lepiej wykonujemy zakręt w lewo, podobnie jak wielu piłkarzy skuteczniej strzela prawą nogą. Wyrównuję samolot względem ziemi i widzę, że Niemcy istotnie są z lewej strony ode mnie. Prowadzeni lecą w ślad za prowadzącym, ale wszyscy są niżej mnie. A więc moja stroma górka, w czasie wykonywania której aż pociemniało mi w oczach i nawet na ułamek sekundy straciłem przytomność oraz mój zakręt w prawo, — to dla nieprzyjaciela zaskoczenie, mnie zaś pozwoliło uzyskać nad nim przewagę. Trzeba jak najszybciej wykorzystać tę dogodną pozycję do ataku. Chwytam ostatniego w siatkę celownika. Zbliżyłem się już na odpowiednią odległość — pozostało tylko wziąć wyprzedzenie. I w tym momencie widzę, jak obok kadłuba mego samolotu przemknęła ognista seria. Obejrzałem się — para „Messerschmittów", ta, która była nade mną, jest obecnie na tej samej wysokości co i ja i zajmuję pozycję wyjściową do ataku. Żółty kołpak śmigła samolotu nieprzyjacielskiego znów jest niedaleko mnie, ale tym razem z tyłu, i zagraża niczym miecz uniesiony nad głową.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

DO i OD REDAKTORA

SAMOLOT AMATORSKI Z 1938 ROKU

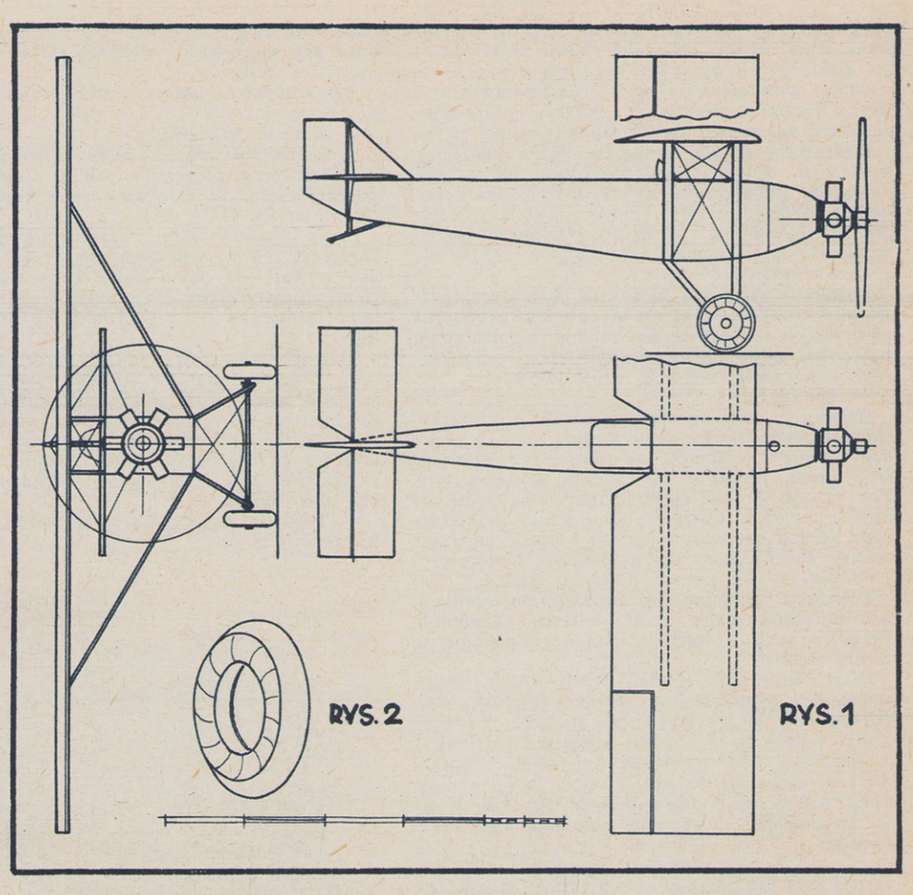
Artykuł pt. „Samolot Zbyszka" zamieszczony w Nr 50/1964 „Skrzydlatej Polski" przeczytałem z tym większym zainteresowaniem, że w 1938 r. byłem, w pewnym sensie, świadkiem podobnej historii, która być może zainteresuje zarówno Redakcję jak i Czytelników. W tym czasie zbieraliśmy z kolegą (obserwatorem pierwszego pułku lotniczego w Warszawie por. Janem Gackowskim) materiały do opracowywanej przez nas książki pt. „Samoloty w niepodległej Polsce". (Materiały te, to jest zdjęcia, opisy i rysunki samolotów — dwie spore walizki — zostały całkowicie zniszczone podczas oblężenia Warszawy z 1939 r.). Pewnego dnia dowiedzieliśmy się, że młody entuzjasta lotnictwa zamieszkały w jakiejś wsi na wschodzie Polski (nie pamiętam ani nazwiska „lotnika", ani nazwy wsi) zaprojektował i zbudował własnoręcznie samolot i wykonał na nim kilka lotów! Wiadomość wydała nam się niewiarygodna, ale na wszelki wypadek kolega Gackowski poleciał do owej wsi i powrócił z rewelacyjnym materiałem, który składał się z: protokółu z pierwszego lotu, rysunku konstrukcyjnego samolotu i dwóch zdjęć. Przeprowadzony przez J. Gackowskiego wywiad z konstruktorem i zarazem wykonawcą samolotu dobrze zapamiętałem i postaram się wiernie go odtworzyć.

Młodzieniec dwudziestokilkuletni, zatrudniony jako pisarz w prywatnym majątku, interesował się od dziecka lotnictwem. Wiedzę teoretyczną czerpał z nielicznych wówczas polskich publikacji („Lot Polski", „Skrzydlata Polska"). Gdy zaczął zarabiać, postanowił oszczędzać pieniądze, aby móc zbudować samolot. Rysunek konstrukcyjny wykonał na papierze kratkowanym w małej skali i posługując się tylko tym rysunkiem, zbudował jednoosobowy samolot (rys. 1).

Samolot był wykonany całkowicie z drewna i pokryty płótnem. Silnik „Anzani" 45 KM konstruktor nabył z demobilu. Śmigło sklejone z kilku warstw drewna jesionowego wykonał sam, ale najciekawsze były opony, wykonane również przez konstruktora... ze skóry, gdyż nie starczyło mu już pieniędzy na zakup gumowych (rys. 2).

Pewnej letniej niedzieli odbyła się uroczystość. Ksiądz poświęcił maszynę, jakaś osobistość (może nawet starosta?) „palnęła" okolicznościową mówkę, orkiestra strażacka zagrała, samolot zestawiono z podium udekorowanego zielenią i barwami narodowymi, konstruktor wsiadł do maszyny, zapuścił silnik i poleciał! **Naprawdę poleciał!**

Latał wtedy około 10 minut, a następnie szczęśliwie wylądował. Wszystko to, co działo się „pewnej letniej niedzieli", opisałem opierając się na: protokóle podpisanym przez świadków tej niecodziennej historii (ksiądz, wójt, a może nawet starosta), relacji por. J. Gackowskiego i 2 zdjęciach. Na jednym przedstawiony był samolot stojący na udekorowanym podium; z boku znajdowali się zaproszeni goście i orkiestra. Na drugim zdjęciu widoczny był samolot na polu, przed startem, już z pracującym silnikiem. Według relacji J. Gackowskiego, konstruktor kilkakrotnie latał na swoim samolocie do czasu, gdy wieść o tym nie dotarła do odpowiednich władz w stolicy. Władze wysłały komisję rzeczoznawców, która po dokładnym zbadaniu sprawy na miejscu, zabroniła wykonywania lotów ze względu na bezpieczeństwo życia konstruktora. Może i słusznie. Samolot był zbudowany przecież bez jakichkolwiek obliczeń, po prostu na oko, a „pilot" przed tym nigdy nie latał. Por. Gackowski twierdził, że opowiadając o tym smutnym dla siebie fakcie konstruktor miał łzy w oczach. A finał tej sprawy był taki, że dzięki poparciu J. Gackowskiego konstruktor do chwili wybuchu wojny w 1939 r pracował w wytwórni RWD na Okęciu.



Na zakończenie wyjaśnienie: por. Jan Gackowski zginął w latach minionej wojny, podczas ucieczki z francuskiego obozu internowanych lotników polskich w Casablance, skąd chciał się przedostać do Anglii. Ostatnią kartkę napisał do mnie z Casablanki, skąd — jak pisał — „wybiera się w najbliższym czasie na zawody modelarskie", jako że był on do końca zapalonym modelarzem.

MIECZYSŁAW PLUCIŃSKI
Gdynia

JESZCZE O LATANIU NAD TATRAMI

NA temat fali tatrzańskiej dużo już pisano na łamach „Skrzydlatej". Nie będę więc domagał się jako któryś tam z kolei ubiorów kompensacyjnych, „Bociana" przystosowanego do lotów stratosferycznych czy badawczej wyprawy falowej. Fala tatrzańska jest już nieźle znana. Czego nie dały liczne wyprawy falowe i badania, osiągnęli byli lub aktualni członkowie Aeroklubu Tatrzańskiego, tacy jak: Andrzej Brzuska, Lucjan Stępień Stanisław Józefczak, Józef Jaworski, Wojciech Mozdyniewicz i inni. Chcę jako jeden z uczestników Obozu Falowego podzielić się paroma spostrzeżeniami.

Sprawą decydującej wagi dla Aeroklubu Tatrzańskiego jest sprzęt: 1 — **szybowce** — koniecznie powinno być ich więcej. Obecnie aeroklub posiada 4 szybowce jednomiejscowe zdolne do lotów na diamentowe wysokości i „Bociana" bez aparatury tlenowej. 2 — **radio** — tylko 2 szybowce („Muchy Standard") wyposażone są w radiostacje „RS-2". Jak wiadomo na szybowiec typu „Mucha-100A" nie wolno wmontować w/w radiostacji, dlatego potrzebne są „Muchy Standard" wraz z radiostacją „RS-2", która jest doskonała i w wydatny sposób pomaga w lataniu falowym. 3 — **samolot** — „Gawron" użyty do holu bardzo przypadł do gustu. Powodem tego był krótki 15-20 minutowy hol i pewność znalezienia się w powietrzu. Hol za „CSS-13" lub „Junakiem-2" jest długi i wyczerpujący. Przy pokrywie śnieżnej zespół ma trudności z oderwaniem się. Bywało, że „przedefilował" całe lotnisko, zatrzymując się na jego końcu. 4 — **Nie wystarczająca jest również ilość barografów i aparatów tlenowych.**

Jest jeszcze dużo rzeczy, których brakuje w Aeroklubie, ale ograniczyłem się do poruszenia tych najistotniejszych.

Należy przyklasnąć decyzji APRL, który wyasygnował odpowiednie fundusze (i to nie po raz pierwszy), aby na falę tatrzańską mogli przyjeżdżać piloci innych aeroklubów. Aeroklub Tatrzański posiada pracowników o wielkim zapale i poświęceniu, a pełen inicjatywy szef wyszkolenia Józef Jaworski organizuje loty nawet w Święta Bożego Narodzenia. **Również koledzy szybownicy winni zmienić swój pogląd co do latania w Tatrach.** Pomimo wybitnie kapryśnej i złośliwej tegorocznej aury — przez okres trwania obozu „wiało" wtedy, kiedy zniecierpliwieni uczestnicy obozu rozjechali się do domu — zrobiono 5 diamentowych przewyższeń. Warto przy tym nadmienić, że pilot Aeroklubu Wojciech Mozdyniewicz zrobił w tym czasie 3 treningowe przewyższenia rzędu 7000 — 8000 m. Chcąc jakoś przekonać nieufnych i zjednać sympatyków tatrzańskiej fali, podam jej zalety:

1. Duża częstotliwość występowania fali — przy różnym wachlarzu wiatrów od SE do SW. Latano również wykorzystując wznoszenia falowe powstałe przy wietrze N i NW.

2. Noszenia falowe są nie mniej regularne jak sudeckie z tym, że są jeszcze od nich silniejsze.

3. Zasięg pionowy fali tatrzańskiej przekracza 12 000 m, jako dowód rekordowy lot Józefczaka.

4. Start na falę i powrót (lądowanie) jest łatwy ze względu na wyjątkową ciszę lub słabe wiatry z kierunku E lub SE panujące w warunkach halniaka na lotnisku w Nowym Targu. Dlatego też przy użyciu w dodatku radia fala tatrzańska dostępna jest dla pilotów mniej zaawansowanych.

Nasi KORESPONDENCI piszą

5. Dzięki dużemu zasięgowi fali można wykonywać z niej dłuższe przeloty. **Czyli wniosek, że przy zwiększonym stanie szybowców będzie można do Nowego Targu przyjeżdżać nie tylko po diament za przewyższenie 5 000 m, ale również po diament za przelot docelowy 300 km.** Można wykonywać przy wykorzystywaniu wznoszeń falowych przeloty docelowo-powrotne do Bielska o łącznej długości 170 kilometrów. Przeloty takie były już wykonywane tylko w odwrotnym kierunku w celu przedostania się na falę tatrzańską. Docel — powrót 170 km nie jest jakimś wyczynem, ale zważywszy na jego w tym wypadku specyfikę, daje dużo satysfakcji i doświadczenia w lataniu falowym.

Dobrze by było, gdyby przydzielono chociaż na okres jesienno-zimowy do Aeroklubu Tatrzańskiego „Fokę" wtedy przelot 500 km z fali też byłby realny. Nie tylko memoriałowe puchary winny przyświecać jakiemuś wyczynowi. Przy obecnym rozmachu naszego szybownictwa trochę „blado" wygląda rekord homologowany na 300 km w kategorii szybowców dwumiejscowych, figurujący aż od roku 1950 i wynoszący 60 km/h. Właśnie falę tatrzańską można traktować jako „bazę wypadową" na ustanawianie rekordów homologowanych.

Na zakończenie w imieniu pil. pil. Leszka Szutkowskiego z Aeroklubu Bydgoskiego, Stanisława Jaworskiego z Aeroklubu Krakowskiego i swoim własnym dziękuję wszystkim pracownikom Aeroklubu Tatrzańskiego, w szczególności szefowi wyszkolenia Józefowi Jaworskiemu, za umożliwienie nam wykonania warunkowych przewyższeń.

Bolesław Zoń
Aeroklub Częstochowski

BIAŁYSTOK

STARANIEM Sekcji Propagandy AB i Zarządu Uczelnianego ZMS przy Akademii Medycznej w Białymstoku, w Klubie Medyka AM „Herkulesy" odbyło się spotkanie młodzieży studenckiej z wiceprezesem Aeroklubu Białostockiego instr. pil. Zbigniewem Romanowskim. Podzielił się on wrażeniami z młodzieżą z walk na froncie II wojny światowej oraz interesująco opowiadał o zadaniach i roli, jaką spełniają aeroklubu z wyszczególnieniem zadań i prac, jakie są prowadzone w Aeroklubie Białostockim.

*

Staraniem Zarządu Zakładowego ZMS w Fastach (Kombinat Włókienniczy k/Białegostoku) i Aeroklubu Białostockiego odbyło się interesujące spotkanie młodzieży zakładów w Fastach z pil. rez. Leonem Kłodeckim. Podczas spotkania młodzież dowiedziała się o ciekawszych przygodach, wrażeniach i emocjach podczas wykonywania lotów. Ponadto młodzież dowiedziała się, jakie były pierwsze początki powstania Aeroklubu Białostockiego. Leon Kłodecki był bowiem jednym z pierwszych po wojnie organizatorów aeroklubu i jednym z pierwszych instruktorów. Wiele uwagi poświęcił pracy Koła Lotniczego przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku.

Tadeusz Korzonek

CZĘSTOCHOWA

DUŻE zainteresowanie wśród sympatyków sportu szybowcowego wzbudziło spotkanie z Szybowcowym Mistrzem Świata — Edwardem Makulą. Zainteresowanych nie mogła pomieścić świetlica Aeroklubu Częstochowskiego. Przeważającą większość słuchaczy stanowili uczniowie szkół średnich z terenu Częstochowy. Z wielkim zaciekawieniem słuchano wspomnień Edwarda Makuli o zwycięskich lotach w Argentynie. Opowiadania Edwarda Makuli poparte były filmami o jego pracy w lotnictwie sanitarnym oraz filmem z Szybowcowych Mistrzostw Świata w Argentynie.

Dużo było pytań na temat zbliżających się Szybowcowych Mistrzostw Świata w Anglii, oraz szans polskich szybowników na tych mistrzostwach. Po oficjalnym spotkaniu, Edward Makula, który jest jednocześnie prezesem Aeroklubu Śląskiego, rozmawiał z aktywem lotniczym Częstochowy o współpracy aeroklubów śląskich w nadchodzącym sezonie 1965 r.

Józef Glanc

LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

Wielu naszych młodych Czytelników chciałoby w przyszłości uzyskać zawód oficera lotnictwa. Piszą więc do „Poczty lotniczej" i proszą w swych listach o informacje. Znaczna część tych listów dotyczy zawodu oficera pilota i drogi, jaką musi przejść kandydat, by przywdziać mundur słuchacza Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Konkretnie chodzi więc o przeszkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, organizowanego przez aeroklubu.

W niniejszym numerze, na stronie trzeciej, znajdą odpowiednie informacje Ci wszyscy, którzy marzą o zawodzie oficera szeroko pojętego lotnictwa. Artykuł, który czytacie, jest tylko uzupełnieniem tamtego („Zostań oficerem lotnictwa!") i przeznaczony jest dla przyszłych pilotów lotnictwa zawodowego. Jest też odpowiedzią „Poczty lotniczej" na wszystkie listy naszych Czytelników piszących w tej sprawie.

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe jest zleconą działalnością Aeroklubu PRL na rzecz wojska, polegającą na przygotowaniu kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Uczestnikami LPW są absolwenci klas dziesiątych, poddani selekcji m. in. pod względem zdolności, zamiłowań, zakwalifikowani przez Wojskowe Komendy Rejonowe i wstępnie przeszkoleni teoretycznie.

Po badaniach lotniczo-lekarskich kandydaci przystępują do szkolenia praktycznego. Cykl szkolenia w ramach LPW trwa 2 lata. Szkolenie odbywa się systemem skoszarowanym, na obozach organizowanych w okresie wakacyjnym przez wytypowane aerokluby regionalne.

Pierwszy rok, LPW I stopnia, obejmuje szkolenie praktyczne na szybowcach (dwumiejscowy szybowiec szkolny „Czapla"), w takim zakresie, aby każdy szkolony wykonał loty w łącznym czasie około 5 godzin i zdobył kwalifikacje do lotów samodzielnych. Ten niewielki program ma na celu zapoznanie kandydata do Oficerskiej Szkoły Lotniczej z wrażeniami lotu, własnym samopoczuciem w locie oraz specyfiką pracy pilota i innych służb lotniczych.

Równolegle z lotami trwa szkolenie teoretyczne z przedmiotów lotniczych oraz szkolenie polityczne i ogólnowojskowe.

W drugim roku szkolenia po ukończeniu szkoły średniej i ze świadectwem dojrzałości w kieszeni absolwenci I stopnia są powoływani na czteromiesięczny obóz szkolenia samolotowego (LPW II stopnia). W celu udostępnienia dopływu do OSL tych wartościowych jednostek, które z różnych powodów nie uzyskały przeszkolenia szybowcowego a wiążą z lotnictwem swoje życiowe plany — mogą być przyjęci na II stopień kandydaci tzw. surowi, lecz z maturą.

To szkolenie prowadzone jest na samolotach „Junak-3". W najbliższych latach, w miarę przekazywania przez wojsko aeroklubom samolotów TS-8 „Bies", wprowadzać się będzie do LPW i ten typ samolotu.

W czasie obozu kandydaci przechodzą przez 234 godzinny program zajęć teoretycznych i wojskowych oraz program szkolenia praktycznego zamykający się w 40—50 godzinach nalotu. W trakcie szkolenia uczeń zdobywa kwalifikacje do samodzielnego wykonywania lotów po kręgu, na akrobację podstawową, do lotów nawigacyjnych, lotów szykiem w składzie pary oraz otrzymuje zapoznawcze przeszkolenie w lotach bez widoczności ziemi.

Celem LPW II stopnia jest dostarczenie do OSL kandydatów posiadających taki zasób wiedzy i umiejętności pilotażowych, aby mogli z powodzeniem przystąpić do nauki i pilotażu na szkolnym samolocie odrzutowym.

Po zakończeniu programu młodzi piloci zdają egzamin teoretyczny i praktyczny przed komisją złożoną z przedstawicieli Aeroklubu PRL i wojsk lotniczych, w tym także z przedstawicieli kadry instruktorskiej OSL.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Michał Grabowski, Trzebinia. Braki uzębienia upośledzające proces odżywiania dyskwalifikują kandydata do służby w powietrzu. W Waszym wypadku, po uzupełnieniu brakującego uzębienia, możecie być zdolni do służby w powietrzu.

Jerzy Zupa, Leśnictwo Jastrzębie, poczta Fordon. Najbardziej odpowiednim dla skoczków jest wiek 20—30 lat. Kandydat na skoczka musi mieć dobrą budowę układu ruchomego kończyn dolnych. Dlatego też kandydaci, którzy przebyli złamania kości kończyn dolnych i mają zniekształcenie lub dolegliwości bólowe, winni być eliminowani.

Należy zwracać Waszą uwagę na budowę stóp, aby nie przeoczyć płaskostopia. Szkolenie skoczka winno składać się z kilku okresów. Przede wszystkim należy podnieść ogólną kondycję fizyczną i sprawność ustroju. Zadanie to spełnić można poprzez zajęcia gimnastyczne i ruchowe. Odpowiednie dawkowanie ćwiczeń gimnastycznych przyczynia się też do uzyskania lepszej sprawności psychofizycznej. Należy dobierać ćwiczenia, które wzmacniają narządy najbardziej obciążone podczas skoku spadochronowego, a więc układ sercowo-naczyniowy, układ równowagi, układ mięśniowo-więzadłowy stawów skokowych i stopy oraz układ mięśniowy kończyn górnych. Chodzi tu o wyrobienie odpowiedniej siły i zręczności pozwalających na sprawne otwieranie spadochronu (wyszarpywania uchwytu wyzwalającego) i ściągania linek przy manewrowaniu spadochronem w powietrzu.

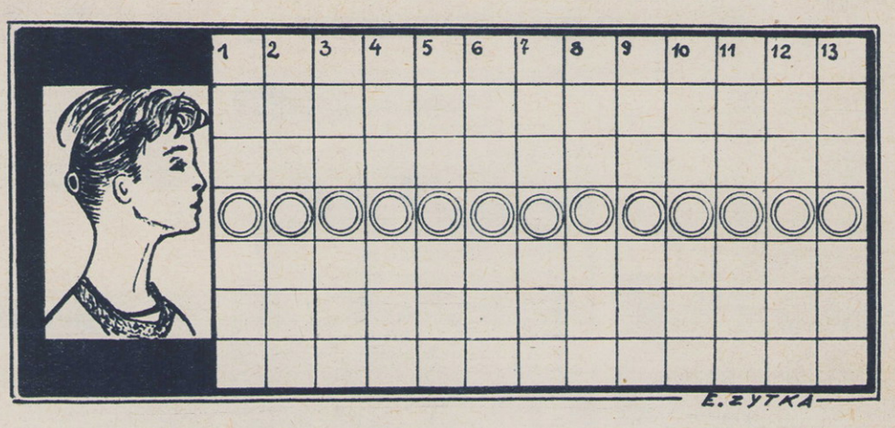
Do ćwiczeń wzmacniających te układy można zaliczyć gimnastykę szwedzką, marsze, biegi, skoki w miejscu, skoki wzwyż i w dal, skoki z trampoliny do wody, wdrapywanie się po linie, ćwiczenia na równoważni, ćwiczenia na kołach rzeńskich itp.

Gry ruchowe wyrabiają kondycję i zręczność, szybką orientację i doprowadzają do harmonijności ruchów, co jest bardzo ważnym elementem przy wykonywaniu skoku ze spadochronem. W Waszym wypadku dopuszczenie do szkolenia jest uwarunkowane 3 punktami: poprawnym ustawieniem złamania, ruchomą funkcją kończyn dolnych i usunięciem gwoździa. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do chirurga ortopedy.

Maria Krzyżak, Pszów. Sport spadochronowy wyrabiający u skoczka szereg dodatnich cech charakteru jak odwagę, przełamywanie instynktownego strachu, zdolność w podejmowaniu szybkich decyzji, zręczność i szybką orientację, wymaga dobrego stanu zdrowia. W przeciwnym wypadku może stać się szkodliwy, a niekiedy nawet może doprowadzić do ciężkich następstw. Dlatego też kandydaci na skoczków muszą być poddawani starannej selekcji przed dopuszczeniem ich do skoków. Kandydat na skoczka musi mieć: dobry wzrok (ostrość, ocena odległości), dobry słuch, sprawny narząd równowagi, normalny układ nerwowy, odpowiedni temperament, sprawny układ krążenia i oddychania, właściwą budowę ciała, a w szczególności dobry układ ruchowy kończyn dolnych.

Dr HENRYK KLIMEK

LITERÓWKA LOTNICZA



Do pionowych rzędów danej figury wpisać 13 wyrazów siedmioliterowych. Litery czytane w oznaczonym rzędzie poziomym dadzą dodatkowe hasło — życzenia dla wszystkich kobiet lotnictwa z okazji ich święta.

Znaczenie wyrazów: 1 — planeta układu słonecznego, położona najbliżej słońca; 2 — może być natarcia lub spływu; 3 — przejmuje siły działające na skrzydło; 4 — chmura warstwowa; 5 — sztuczny satelita Ziemi; 6 — ciała stałe, poruszające się w przestrzeni międzygwiezdnej, wywołujące w atmosferze ziemskiej zjawisko „gwiazd spadających"; 7 — niemiecki konstruktor lotniczy (silników i samolotów), w 1917 r. założył koncern przemysłu lotniczego, rozbudowany w okresie hitleryzmu (głównie w Dessau i Magdeburgu); 8 — część balonu lub łódź wenecka; 9 — osłaniają oczy spadochroniarza; 10 — mogą być pozycyjne samolotu; 11 — imię polskiego szybownika odznaczonego medalem Lilienthala; 12 — nieprawidłowe lądowanie statku powietrznego; 13 — zwycięzca IV Jeżowskich Zawodów Szybowcowych (1964 r).

Opracował: Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 14 marca 1965 roku, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Literówka Lotnicza".

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" Z NR. 7 „SP" z dnia 14 lutego 1965 roku

POZIOMO: 5 — wiraż, 6 — tunel, 7 — pułap, 9 — Paweł, 10 — Titow, 12 — luk, 14 — korek, 17 — zrzut, 18 — radar, 19 — skoki, 20 — „Komar".

PIONOWO: 1 — sinus, 2 — pasat, 3 — „Żuraw", 4 — beret, 8 — pilot, 9 — poker, 11 — „Tur", 13 — „Sroka", 14 — kulka, 15 — Kamow, 16 — „Papaj".

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Waldemar Ozga — Osiedle Juliusz, k. Sosnowca, bl. 28/7, pow. Będzin, woj. katowickie; Jan Żurawski — Wrocław, Pl. 1 Maja 12, PBSA; Jan Szafirski — Olsztynek, ul. Mirkowska, pow. Ostróda, woj. olsztyńskie.**

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. **Telefon: 27-33-78**

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 1338. E-59

RAKIETA PO ŚWIECIE

Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

* **Sześć rekordów** międzynarodowych ustanowiła załoga radzieckiego samolotu — amfibii „Czajka" konstrukcji G. M. Bieriewa. W pierwszym locie — dwa rekordy: wysokość 11 336 m z ciężarem 1 tony i 2 ton (rekord lotników amerykańskich wynosił 8984 m). W drugim locie — jeden rekord: wysokość 10 685 m z ciężarem 5 ton (rekord amerykański — 6 118 m). W trzecim locie — dwa rekordy: wysokość 9 432 m z ciężarem 10 ton i podniesienie maksymalnego ciężaru 10 100 kg na wysokość ponad 2 000 m (rekord Amerykanów — 5 517 kg). W czwartym locie — jeden rekord: wysokość 12 305 m bez obciążenia. Załogę amfibii stanowili: I pilot M. Michajłow, 2 pilot J. Kuprianow, nawigator L. Kuźniecow.

Sport spadochronowy

* **Grupa** spadochroniarek radzieckich: Ludmiła Akimowa, Natalia Wierszynina, Zinaida Romanowa, Helena Daniłowicz i Raisa Woronkowa wykonały skok z wysokości 9 000 m, otwierając spadochrony na wysokości 1 000 m. Skok wykonano z samolotu An-12. Jest to nowy rekord międzynarodowy.

Militaria

* **Dekretem** Prezydium Rady Najwyższej ZSRR ustanowione zostały dwa nowe tytuły: „Zasłużonego pilota wojskowego ZSRR" i „Zasłużonego nawigatora wojskowego ZSRR". Przyznawane one będą personelowi latającemu jednostek, instytucji i szkół, za szczególne zasługi w rozwoju techniki lotniczej, wysokie wyniki w wychowaniu i nauczaniu kadr lotniczych oraz wieloletnia, bezawaryjną służbę w siłach powietrznych ZSRR.

*

* **Pomiędzy** USA i W. Brytanią zostało osiągnięte porozumienie w sprawie zakupu przez stronę brytyjską samolotów F—4, „Phantom" i C—130. „Phantom" rozwijający prędkość 2 580 km/h, będzie dostarczony Anglii w ciągu najbliższych dwóch lat, zaś C—130 — z końcem roku 1966. Porozumienie to jest poważnym ciosem w brytyjski przemysł lotniczy.

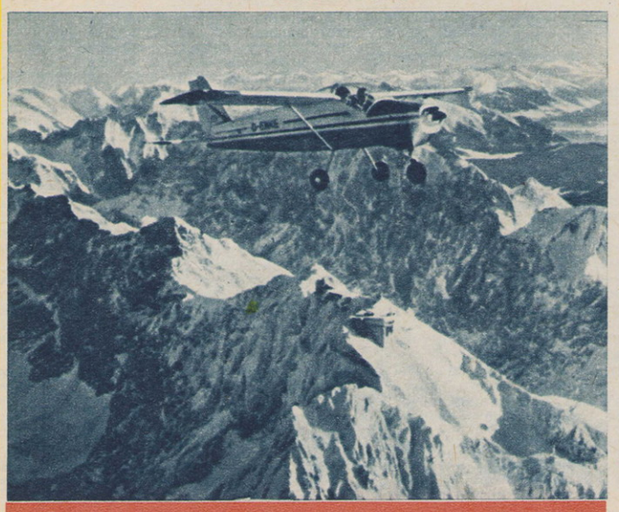
Astronautyka

* **Szwedzi** zbudowali w rejonie Göteborga stację obserwacyjną sztucznych satelitów przy pomocy której mogą odbierać bezpośrednio amerykańskie programy telewizyjne, nadawane z USA przy użyciu satelitów przekaźnikowych. Wkrótce ma tam również powstać stacja nadawcza własnych programów. W realizacji projektu weźmie prawdopodobnie udział także Finlandia.

*

* **Amerykańska** agencja aeronautyki i przestrzeni kosmicznej (NASA) ustaliła przybliżony termin startu na orbitę wokółziemską statku kosmicznego „Gemini—GT3" z dwoma kosmonautami na pokładzie — Johnem Joungi'em i Gus Grissom'em. Ma to nastąpić w końcu marca br. Statek „Gemini" wyniesiony będzie na orbitę przez rakietę „Titan". Wg planów NASA, w latach 1964—66 ma nastąpić 12 startów statków „Gemini" z dwuosobową załogą. Głównym zadaniem projektu „Gemini" jest wypróbowanie techniki spotkań i połączeń dwóch sztucznych obiektów kosmicznych w czasie lotu po orbicie wokółziemskiej oraz próby długotrwałego lotu — do 2 tygodni.

NAD SZCZYTAMI

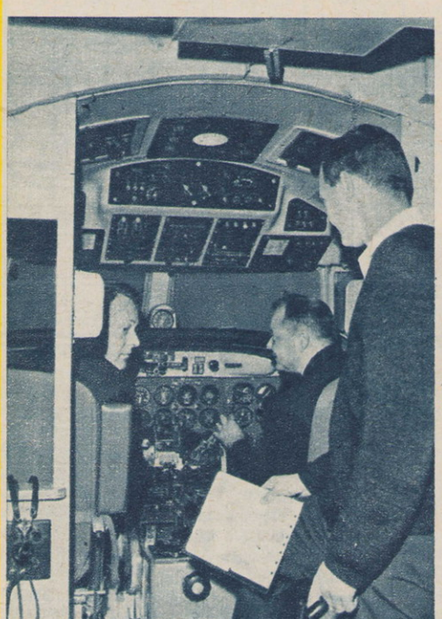


Wspaniałych widoków dostarcza lot samolotem sportowym nad wysokimi szczytami górskimi. Na zdjęciu: Dwuosobowy samolot zachodnioniemiecki Bölkow Bo-208C „Junior 65". *Foto: „Deutscher Aerokurier"*

NAJMILSI PASAŻEROWIE

Dzieci są najmilszymi pasażerami — powiedziała stewardessa indyjskich linii lotniczych „Air India", opiekująca się grupą angielskich uczennic i uczniów lecących z Londynu do Indii. *Foto: „Air India"*

LEKCJA W SYMULATORZE



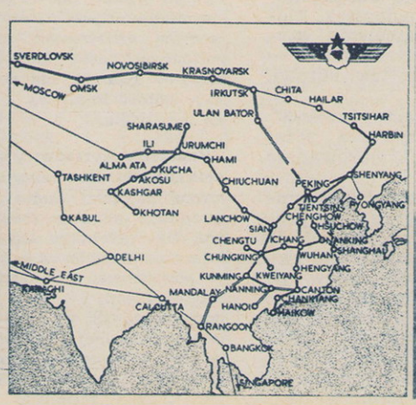
W Sztokholmie skandynawskie linie lotnicze SAS założyły specjalną szkołę, kształcącą przyszłych kapitanów statków powietrznych. Na zdjęciu: Instruktor szwedzki Jan Winther prowadzi lekcję z dwoma Norwegami w symulatorze lotu przeznaczonym dla samolotów Convair - 440. *Foto: SAS*

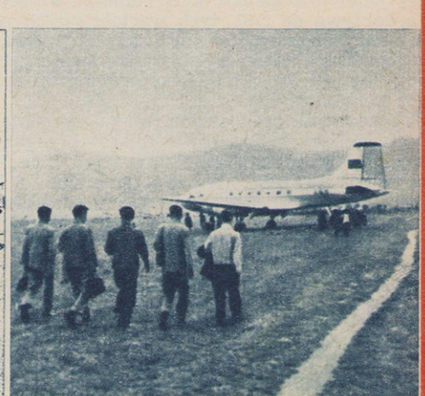
W SALONIE TU-134

Jednym z najnowszych radzieckich samolotów pasażerskich jest Tu-134, konstrukcji sławnego A. N. Tupolewa. Na zdjęciu: Wnętrze przedziału pasażerskiego, dostarczające maksimum wygód w czasie lotu. *Foto: „Krylja Rodiny"*

KOMUNIKACJA LOTNICZA W CHINACH LUDOWYCH

Sieć komunikacji lotniczej Chińskiej Republiki Ludowej obejmuje obecnie 56 tras o długości 39 000 km, łącząc 77 miast w kraju. Linie zagraniczne łączą ChRL ze Związkiem Radzieckim, Mongolią, Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną, Demokratyczną Republiką Wietnamu, Burmą, Pakistanem i Kambodżą. Porty międzynarodowe w Szanghaju i Kantonie należą do najnowocześniejszych. Z nowocześniejszych maszyn znajdują się w eksploatacji Ił-18 i „Viscounty". Planowane linie: na Kubę, do Afryki oraz do Albanii, Szwajcarii i Francji.





* **Dookoła** Ziemi, jak stwierdził brytyjski astronom J. A. Pilkinton, krąży ponad sto (mniej więcej połowa wszystkich) sztucznych satelitów, skierowanych na okołoziemskie orbity. Aż 40 z nich dotąd posiada funkcjonującą aparaturę, zasilaną z czynnych jeszcze źródeł energii elektrycznej i drogą radiową transmituje na Ziemię dane pomiarowe.

Komunikacja i transport

* **Zachodnioniemiecka** „Lufthansa" uruchomi linię do Sydney (Australia). Pierwsze loty — latem br.

*

* **Deficyt** 21 angielskich portów lotniczych będących własnością państwa zmniejszył się w roku 1963/64 o połowę, w porównaniu do roku poprzedniego.

*

* **Pierwsze** 10 sztuk zachodnioniemieckich samolotów HFB-320 „Hansa" znajduje się w końcowym stadium budowy. Rozpoczęto już budowę 10 następnych.

*

* **Grecy** zagrozili rewizją porozumienia lotniczego z Francją, chcąc zmusić Paryż do wyrażenia zgody na lądowanie samolotów greckich linii lotniczych w stolicy Francji (międzylądowanie na projektowanej trasie Ateny — N. Jork). O ile Francuzi nie zadośćuczynią prośbie Greków, to nie jest wykluczone, że od 31 marca br. samoloty „Air France" nie będą mogły lądować w Atenach.

*

* **Indonezyjskie** linie „Garuda" uruchomiły w styczniu br. nową trasę powietrzną, łączącą stolicę Indonezji Djakartę z Kantonem w Chińskiej Republice Ludowej.

*

* **W pierwszej** połowie br. dwa towarzystwa lotnicze — BOAC (W. Brytania) i Quantas (Australia) przewiozą 22 000 emigrantów z Londynu do Australii.

*

* **Planowane** jest uruchomienie regularnej komunikacji lotniczej między Kairem i Berlinem, stolicą NRD. Samoloty lądowałyby na tej trasie również na Cyprze.

*

* **W ubiegłym** roku rozpoczęto pod Tokio budowę nowego olbrzymiego portu lotniczego. Zajmie on powierzchnię 2 000 ha i będzie sześciokrotnie większy niż obecnie istniejący port Haneda. Port będzie miał 5 pasów startowych, z których dwa osiągną długość po 4 km. Zbudowany zostanie supernowoczesny dworzec lotniczy. Budowa potrwa 3—4 lata.

Polonica

* **W zachodnioniemieckim** miesięczniku lotniczym „Der Flieger" (nr 2 z lutego br.) trzy pełne strony redakcja poświęciła artykułowi pt. „Polski przemysł lotniczy", informując o drodze rozwojowej takich zakładów jak SZD, LWD i PZL. Zamieszczono rysunki techniczne i fotografie samolotów M-1, M-2 S-4, „Kania", PZL M-4, „Tarpan", CSS-12, MD-12, „Junak-2", „Junak-3", TS-8 „Bies" TS-11 „Iskra" i PZL-104 „Wilga", wraz z opisami technicznymi maszyn oraz informację na temat produkowanych silników lotniczych.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 38 ● MARZEC 1965

DWADZIEŚCIA LAT

GRZMIAŁY jeszcze hukiem dział fronty drugiej wojny światowej, gdy Polskie Linie Lotnicze LOT wznowiły swą działalność na wyzwolonych terenach kraju. Zaczęło się jeszcze w sierpniu 1944 roku, gdy Oddział Lotnictwa Cywilnego Dowództwa Wojsk Lotniczych uruchomił w pasie przyfrontowym dwie regularne linie komunikacyjne z Lublina do Białegostoku i Rzeszowa oraz pięć linii pocztowych, łączących lotami okrężnymi miasta powiatowe z wojewódzkimi. W kilka miesięcy później, po wyzwoleniu dalszych połaci kraju, 6 marca 1945 roku ukazało się w „Monitorze Polskim" zarządzenie ministra Komunikacji, powołując do życia Polskie Linie Lotnicze LOT. Wyposażenie w sprzęt było bardzo skromne — zaledwie dziesięć samolotów Li-2, otrzymanych od Związku Radzieckiego oraz niezbędne urządzenia łączności. 25 marca zarządzenie weszło w życie, LOT wznowił swą działalność.

Powstały pierwsze oddziały LOT-u w Lublinie, Krakowie i Rzeszowie. 30 marca uruchomiono pierwszą linię okrężną na trasie Warszawa — Łódź — Kraków, Rzeszów — Lublin — Warszawa. A potem co parę dni nowe linie, regularne rejsy okrężne z Warszawy poprzez Łódź, Poznań, Wrocław, Katowice i Łódź do Warszawy, bezpośrednie loty do Krakowa i Wrocławia. Na pierwszą zagraniczną linię należało jeszcze poczekać. 29 kwietnia 1946 roku oddany został do użytku tymczasowy dworzec na Okęciu, a 11 maja pierwszy po wojnie zagraniczny rejs do Berlina. Jeszcze tego samego roku Warszawa uzyskała połączenia z Paryżem, Sztokholmem i Pragą. A potem coraz bardziej zaczęły wydłużać się linie zagranicznych rejsów, pojawił się nowy, bardziej nowoczesny sprzęt, ze wszystkich stron świata ściągali rozproszeni przez wojnę dawni pracownicy LOT-u, z ludowego Wojska Polskiego oraz z formacji powietrznych, walczących na wszystkich frontach przeciwko hitlerowskiej Rzeszy — zjawiali się piloci, nawigatorzy, radiotelegrafiści.

Nasze Dwudziestolecie święcimy szczególnie uroczyście. Jesteśmy w przededniu otwarcia nowych, dalekosiężnych linii, a nasz sprzęt uzupełnią nowoczesne maszyny.

Tym milsze to nasze święto Dwudziestolecia, że obchodzimy je w tym samym miesiącu co i Międzynarodowy Dzień Kobiet. Naszym Paniom — z Dyrekcji, oddziałów krajowych i placówek zagranicznych, stewardessom latającym i naziemnym, tym wszystkim, których codzienna praca składa się na osiągnięcia naszego przedsiębiorstwa, przekazujemy nasze najlepsze życzenia.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ

НА фронтах Второй мировой войны еще гремели орудия, а уже на освобожденной земле Польши возобновили свою деятельность Польские авиационные линии ЛОТ. Это было в августе 1944 года отдел гражданской авиации командования военно-воздушными силами открыл в прифронтовой полосе две регулярные линии авиасообщения — Люблин — Белосток и Люблин — Жешув а также пять почтовых линий.

Несколько месяцев спустя, после освобождения новых областей страны, 6 марта 1945 года в журнале законов »Монитор Польски« был опубликован приказ Министра Сообщения о создании Польских авиационных линий ЛОТ. Хозяйство новой организации было весьма небогатым« всего десять самолетов Ли-2, полученных от Советского Союза, да необходимые средства связи. 25 марта приказ стал действительностью ЛОТ возобновил свою деятельность.

Открылись первые отделения ЛОТа в Люблине, Кракове и Жешуве, 30 марта открылась первая линия по кольцевой трасе Варшава — Лодзь — Краков — Жешув — Люблин — Варшава. Затем почти каждая неделя приносила известия об открытии новых линий. Начались регулярные рейсы по кольцевой трассе из Варшавы через Лодзь, Познань, Вроцлав Катовицы, Лодзь, обратно в Варшаву, столица получила регулярную воздушную связь з Краковом и Вроцлавом.

29 апреля 1964 года был передан в эксплуатацию временный аэровокзал Окенце, а 11 мая состоялся первый после войны заграничный рейс — в Берлин. В тот же год Варшава получила прямое воздушное сообщение с Парижем, Стокгольмом и Прагой.

Наш юбилей мы отмечаем особенно торжественно: новыми трудовыми подвигами. В ближайшее время ЛОТ откроет новые дальние линии, на которых будут летать новые воздушные лайнеры.

Особенно приятен факт, что наше Двадцатилетие мы отмечаем в том же месяце, что и Международный женский день. Нашим женщинам — сотрудницам Управления, областных и заграничных отделений, стюардессам, сотрудницам аэровокзалов всем тем, кто своим будничным, повседневным трудом обеспечивает успешную работу намего предприятия — шлем горячий привет и лучшие пожелания.

TWENTY YEARS

THE battlefields of the Second World War were still thundering, when on liberated part of the country, the Polish Airlines LOT resumed their activity. This started as early as in August 1944, when the Civil Aviation Section of the Air Force Command initiated behind the front line, the opening of the first two regular passenger services linking Lublin with Białystok and Rzeszów, and a chain of mail services between all most important towns. A few months later, after the liberation of more polish territory, on the 6th March 1945, the Minister of Transport by special order has officialy reconstituted LOT. The time was very difficult, nevertheless, with the fleet of ten Li-2 aicraft — the gift of the USSR — on the 25th od March, the Minister's order entered into force and LOT was reestabilished. To begin with, the offices in Lublin, Kraków and Rzeszów were organized and on the 30 th March the first circle line Warszawa — Łódź — Kraków — Rzeszów — Lublin — Warszawa was made available to the public. This event was very soon followed by the opening of second circle line Warszawa — Łódź — Poznań — Wrocław — Katowice — Łódź — Warszawa, and by direct service from Warszawa to Kraków and Wrocław. The first international line had still to be awaited. On the 29th April 1946 „Okęcie" Airport was equiped with temporary passenger building and on 11th May the first post-war international service to Berlin was operated. Still in 1946 Warszawa was linked by regular lines with Paris, Stockholm and Prague, in the years that followed LOT network has much expanded, the fleet was modernised, many pre-war LOT specialists and members of the Polish Airforce who took part in the war on Eastern and Western fronts — pilots, navigators and wireless operators — joined the common effort of bringing up LOT from war devastation.

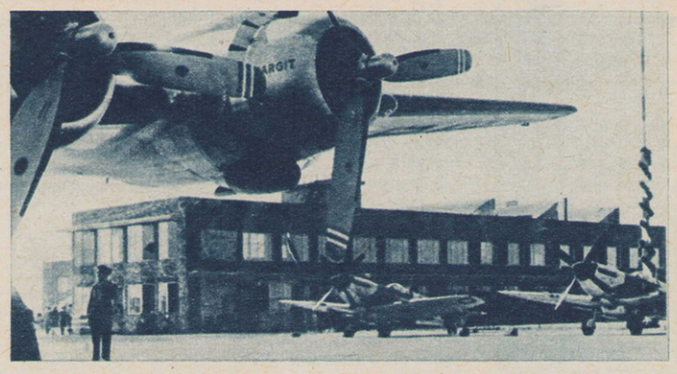
We celebrate our Twenty Years anniversary with great satisfaction, the more so, because before long LOT will open new long-distance lines and with more modern aircraft. We note with pleasure, that our Celebrations coincide with the International Women Day. Using this opportunity we convey to all our feminine staff — from Headquarters, domestic and abroad branch offices, flying and ground hostesses, and others, who in the past 20 years by their conscious day-to-day work helped so much our tasks — our most sincere wishes

Helsinki, Zagrzeb i Algier, w perspektywie Ghana, Ameryka Południowa i daleka Azja. Swe powojenne Dwudziestolecie obchodzą PLL LOT w szczególnie pomyślnej sytuacji — rozszerza się sieć połączeń, unowocześnia sprzęt. Nasza stewardessa, Emilia Kostrzewa, zapytana — czego życzy sobie i swym koleżankom z okazji Święta Kobiet? — odpowiedziała: „Abyśmy mogły latać do wszystkich kontynentów świata".
Foto: Marian Kobrzyński

DWUDZIESTOLECIE

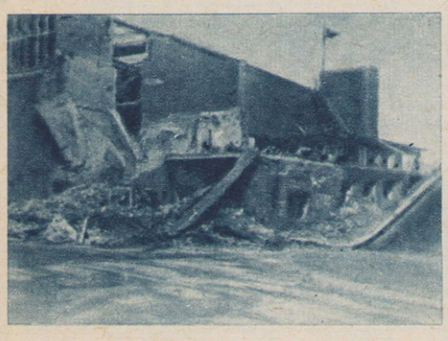
BYŁO to w marcu 1945 roku — wspomina w „Życiu Warszawy" red. Mirosława Parzyńska — ...Pierwszy techniczny lot Warszawa — Olsztyn — Gdańsk, inaugurujący stałą linię łączącą stolicę z odzyskanymi niedawno miastami. Lecieliśmy niewielką grupą: ówczesny minister Komunikacji Rabanowski, min. Poczt i Telefrafów Kapeliński, wiceminister Administracji Publ. Wolski, przedstawiciele LOT-u i ja, wysłanniczka jedynej, ukazującej się wtedy w Warszawie gazety. Lecieliśmy nisko, z ciekawością i uwagą wpatrując się w krajobraz. Parę tygodni temu były to jeszcze tereny gorących walk. Nagle, przez monotonny szum motoru, przebił się jakiś nowy, zaskakujący dźwięk. Zanim zdołałam się zdziwić — któż u licha sypie groch na samolotowe skrzydła? — a już gwizdnęła pierwsza kula, tuż nad głową min. Rabanowskiego i moją. Za nią następne pociski, dziurawiące na wylot kadłub naszego Douglasa. Gdyby nie przytomność umysłu wojskowego lotnika radzieckiego, który nas pilotował i jego pikujący manewr, nie udałoby mi się napisać dla „Życia" pierwszego reportażu..."

Takie to były początki. Samoloty z demobilu, zniszczone hangary i urządzenia lotnisk, rozproszone po świecie załogi. Z okazji naszego powojennego Dwudziestolecia zamieszczamy kilka zdjęć z roku 1945.

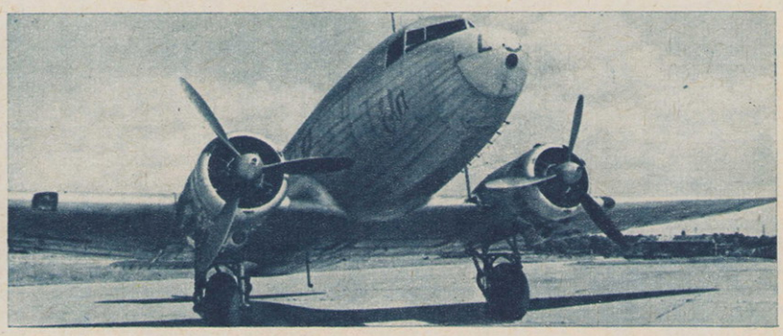


Już wtedy siadały na Okęciu wielkie transportowe maszyny różnych państw. Szczupła załoga LOT-u i obsługa lotniska w gorączkowym wysiłku wyremontowały budynek portu, aby strudzeni piloci mieli gdzie odpocząć, przygotować się do nowego lotu.

Hangary leżały w gruzach. Wiosenne chłody dokuczały mechanikom, którzy pozbawieni odpowiednich narzędzi i aparatów dokonywali prawdziwych cudów, by maszyny mogły latać.

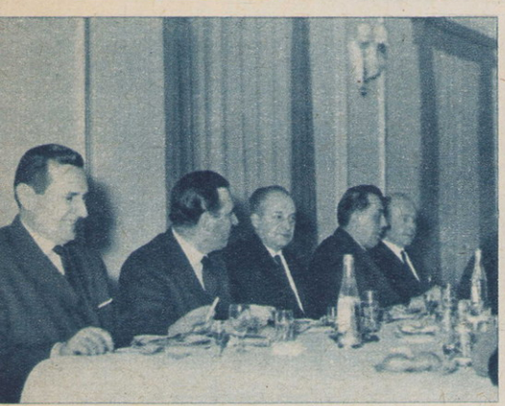


Jeden z pierwszych samolotów, radziecki Li-2 na Okęciu. Nosił dziewczęce imię „Ela" i nocował pod gołym niebem.



TRADYCYJNY WIECZÓR

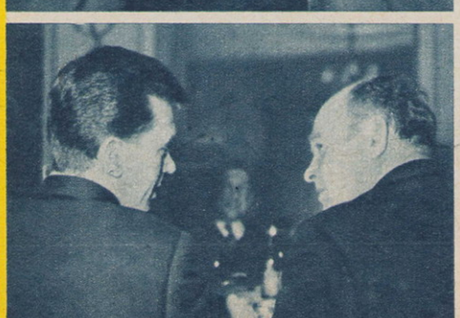
Dorocznym zwyczajem Dyrekcja PLL LOT podejmowała przedstawicieli zagranicznych towarzystw lotniczych, akredytowanych w Warszawie. Wieczór upłynął w miłej i przyjaznej atmosferze, był okazją do wymiany wielu interesujących poglądów, do dalszego zacieśnienia współpracy LOT-u z zagranicznymi towarzystwami lotniczymi.



Siedzą od lewej: p.p. E. Zachar z CSA, T. B. Nicholas z BEA, T. Rybka z LOT-u i D. Popowić z JAT-u.

Było bardzo przyjemnie — mówi na pożegnanie p. M. Poliakoff z „Air France", ściskając dłoń dyr. R. Słabego. W środku stoi rzecznik prasowy PLL LOT — red. Janusz Kobiela.

Dyr. Robert Słaby wymienia toast z przedstawicielem SAS-u, p. G. F. Langhorne.



Pan J. Czernyszew z Aerofłotu w interesującej rozmowie z dyr. R. Słabym.

LOT I DZIENNIKARZE

Znany dziennikarz i podróżnik, Lucjan Wolanowski, z uwagą śledzi napełnianie filiżanki kawą przez naszą stewardessę — Lilkę Szeląg.

Ostatnio odbyła się w Warszawie interesująca konferencja prasowa, na którą przybyło czterdziestu czołowych przedstawicieli stołecznej prasy, radia i telewizji. O aktualnych problemach przedsiębiorstwa mówił dyrektor naczelny LOT-u inż. Jan Zwierzyński. Dzięki konferencji dzienikarze zdobyli nie tylko wiele materiałów informacyjnych, ale również została jeszcze bardziej zaciśnięta więź naszej prasy z LOT-em.

Dyrektor eksploatacyjny Kazimierz Wierzbicki odpowiada na pytanie red. Sławomira Szofa z radia, dotyczące unowocześnienia naszego sprzętu latającego.

Fragment dyskusji z warszawskimi dziennikarzami.

Nasze Panie i Pasażerki

Spotykamy się z nimi na każdym niemal kroku — w Dyrekcji, krajowych i zagranicznych oddziałach, na lotnisku, w warsztatach i na pokładach samolotów. Oto one: pracownice LOT-u i pasażerki.

Hallo, tu Okęcie. Z okazji Święta Kobiet przesyłamy pani i wszystkim pasażerkom gorące życzenia i uściski. Czekamy na was z kwiatami... — stewardessa Zofia Ligowska-Wiśniewska przyjmuje życzenia poprzez pokładowy radiotelefon.

Pracownice naszej wrocławskiej placówki. Z lewej Maria Piechowicz.

Roma Kulisiewicz załatwia w Dyrekcji wszystkie sprawy paszportowe.

Kierowniczką rzeszowskiego oddziału LOT-u jest pani Elżbieta Orłowska. Widzimy ją w towarzystwie dyr. inż. Jana Zwierzyńskiego (po prawej).

Magazynierka Maria Maleszko-Walterowa z zamkniętymi oczyma potrafi odnaleźć potrzebną śrubkę czy podkładkę.

W naszych zakładach mechanicznych pracuje wykwalifikowany tokarz — Leokadia Murawska.

Mgr inż. Jadwiga Siwiec z Biura Projektów w Krakowie jest naszą stałą pasażerką. Tuż przed swym 50 z kolei lotem została zaproszona na kawę przez kierownika krakowskiego oddziału LOT-u, Jerzego Lewińskiego.

Dalekopisy w Biurze Rezerwacji w Warszawie. Ta efektowna blondynka to Jadwiga Pomianowska. Nadaje właśnie telex do Londynu.

Przez jej ręce przewijają się krociowe sumy pieniędzy. Jadwiga Jabłońska jest bowiem kasjerką Kasy Głównej PLL LOT.

W drodze do Paryża urocze dziewczęta z Zespołu „Śląsk" obdarowane zostały torbami LOT-u.

Ten samolot przyleciał właśnie z Budapesztu. Na pasażerki czekała niespodzianka — kwiaty od LOT-u z okazji Święta Kobiet.

Ta lotowska tkanina będzie efektowną zasłoną. Nim jednak ozdobi wnętrze naszego oddziału, zostanie starannie wyprasowana przez Marię Hac.

Mężczyźni LOT-u nie zapominają o Święcie Kobiet. Oto kwiaty dla Zofii Jarosz, sekretarki komitetu zakładowego PLL LOT.

Mazowszanki lecą na swój kolejny zagraniczny występ. Za chwilę wejdą na pokład Iła-18 i piosenkami uprzyjemnią lot załodze.

KRONIKA LOTU • KRONIKA LOTU • KRONIKA LOTU • KRONIKA LOTU

Centralny Port Lotniczy na Okęciu gościł ostatnio ministra Spraw Zagranicznych Adama Rapackiego, który powrócił ze swej dyplomatycznej podróży do Iranu. Na zdjęciu: minister Rapacki (pierwszy z lewej) po opuszczeniu samolotu.

Dużą popularnością cieszą się w Polsce polowania na grubego zwierza. Oto grupa turystów-myśliwych, którzy przybyli z Paryża na pokładzie polskiego samolotu. Po kilkudniowych emocjach łowieckich wracają właśnie do Francji na pokładzie Ił-18.

LOT doskonalił swoje kadry. W lutym zakończył się w dziale personelu latającego kurs dla instruktorów, którego poziom oceniony został przez fachowców bardzo wysoko. Oto grupa kursantów wraz z dyr. inż. Janem Zwierzyńskim i wykładowcami.

Pani Wanda Pierzchalska zdobyła pierwszą nagrodę w kanadyjskiej „Zgaduj-zgaduli" — podróż do Polski.

Zbigniew Piotrowski z Limanowej (zbudował własny samolot) w gościnie LOT-u.

NASZE STEWARDESSY

— To była miłość od pierwszego wejrzenia — mówi panna Czesława Piotrowska — choć wszystko zaczęło się zupełnie inaczej. O lataniu, o zawodzie stewardessy — nawet nie marzyłam. Pracowałam w Gdańsku jako nauczycielka, potem pojechałam do Warszawy i ukończyłam Instytut Pedagogiki Specjalnej. Zamierzałam poświęcić się wychowywaniu trudnych i upośledzonych dzieci. Przypadek jednak zdarzył, że zaczęłam pracować w warszawskim Biurze Miejskim LOT-u. Sądziłam, że to krótko potrwa i znowu wrócę do swego zawodu. Po niespełna roku zaproszono mnie jednak na kurs stewardess. Zgodziłam się, zaciekawiona nowymi perspektywami. Po emocjach na komisji lekarskiej (zezwolą czy odrzucą?), po egzaminacyjnym locie (kapitan Harenda dał nam wtedy dużą porcję przygód) — zostałam stewardessą.

Pierwszy lot i pierwsza samodzielna praca na pokładzie. Starałam się, aby pasażerowie byli zadowoleni. Lecieliśmy wtedy do Londynu i w głębi serca miałam odrobinę nadziei, że spotka tam nas mgła i czekać będziemy na poprawę pogody. Byłaby okazja zobaczenia miasta, słynnego Big-Bena, Tamizy, królewskich gwardzistów. Nic jednak z marzeń — był czerwiec, pogoda wspaniała, po londyńskiej mgle ani śladu. Po kilku godzinach byłam z powrotem w Warszawie. Na zwiedzanie miasta i zabytków musiałam jeszcze poczekać.

— Jacy są pasażerowie?

— Na ogół bardzo mili. Zwłaszcza ci, którzy po wielu latach, lub nawet po raz pierwszy w życiu lecą do swojej ojczyzny, do Polski. Wstępując na pokład naszego samolotu w Londynie, Paryżu, Amsterdamie czy Kopenhadze głośno wyrażają swoją radość, że są już jakby w Polsce, upewniają się czy rzeczywiście jestem Polką. A potem, choć lecimy nad chmurami i ziemi często nie widać, chcą dokładnie wiedzieć kiedy miniemy polską granicę.

Czasami przydają mi się nabyte w Instytucie Pedagogiki umiejętności. Pewnego razu leciał niewidomy pasażer. Gdy przyszła pora posiłku, ułożyłam mu wszystko na tacy tak, aby mógł swobodnie zjeść. Był zaskoczony, że po raz pierwszy niczego nie wylał, nie rozrzucił. To była dla mnie duża satysfakcja.

— Czy nie żal pani dawnego zawodu?

— Nie. Wyżywam się bowiem pedagogicznie. Jestem kuratorem sądu dla nieletnich i mam pod swoją opieką troje tak zwanych trudnych dzieci. Poza tym doskonalę znajomość języków — angielskiego i rosyjskiego.

— Czego pani życzy sobie i swym koleżankom z okazji Święta Kobiet?

— Większego zmechanizowania pracy na pokładzie, przydałyby się wózki do rozwożenia napojów, a sobie życzę stałego zameldowania w Warszawie i wreszcie własnego mieszkania.

Zdjęcia: STANISŁAW CZARNOGÓRSKI — 1, MARIAN KOBRZYŃSKI — 2, JERZY WOYDYŁŁO — 6, archiwum LOT-u — 3.

LOTNICZE WYCIECZKI

Dużym powodzeniem wśród naszych turystów cieszą się zorganizowane przez Orbis wycieczki lotnicze do Pragi i Budapesztu. Do końca marca skorzysta z nich ogółem dwanaście grup po dwadzieścia osób. W programie trzydniowy pobyt w Pradze, potem pięciodniowy w Budapeszcie wraz ze zwiedzaniem obu stolic, wycieczkami w okolice i rozrywkami. Powrót do Warszawy samolotem LOT-u. Cena 3 730 zł.

LIPSKIE TARGI

Wiosenne Targi Lipskie skoncentrowały na sobie uwagę nie tylko kupców i przemysłowców, ale również turystów. Święcą one bowiem w tym roku swe 800-lecie. Polscy turyści korzystają z dogodnych połączeń lotniczych LOT-u z Berlinem, a także z czarterowanych przelotów bezpośrednio do Lipska. Na zdjęciach: Lipsk, miasto 800-letniej targowej tradycji.

MEKKA TURYSTÓW

Zachodnioeuropejskie biura podróży z wielką energią propagują obecnie lotnicze wycieczki do Polski, korzystając ze znacznych zniżek. Szczególnym powodzeniem cieszy się wśród turystów i sportowców zimowa stolica Polski — Zakopane. Warto dodać, że również z krajów socjalistycznych zjeżdżają samolotami poprzez Warszawę do Krakowa i dalej autokarami do Zakopanego liczne wycieczki.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 228, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 10(713) z dn. 7.III.65 r. „Skrzydlatej Polski".